UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU CONTRAT D'ENGAGEMENT DU CAPITAINE DE NAVIRE MARCHAND

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 22 mai 1900 à 2 h. 1/2

PAR

J. BONNIN

Président : M. RENAULT

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, THALLER, } *professeurs*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1900

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU CONTRAT D'ENGAGEMENT DU CAPITAINE DE NAVIRE MARCHAND

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 22 mai 1900 à 2 h. 1/2

PAR

J. BONNIN

Président : M. RENAULT

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, THALLER, } *professeurs*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1900

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547213_0040

DU CONTRAT
D'ENGAGEMENT DU CAPITAINE
DE NAVIRE MARCHAND

INTRODUCTION

I

CONTRAT PASSÉ ENTRE LE CAPITAINE ET L'ARMATEUR

Peu d'entreprises commerciales exigent des avances aussi importantes que celles de navigation. Des capitaux considérables doivent être exposés aux risques de mer avant qu'il soit possible de recueillir les premiers bénéfices. Il faut se procurer un navire dont le prix, celui d'un vapeur surtout, atteint un chiffre élevé ; il faut l'armer, subvenir aux multiples besoins qui se font sentir au cours d'un voyage maritime. Le commerce des armements, on le conçoit, n'est guère à la portée des fortunes habituellement modestes des gens de mer. Il est exercé par de puissantes compagnies ou par de riches particuliers, souvent étrangers à la profession de marin, dépourvus des qualités nécessaires au commandement d'un vaisseau ou peu disposés à se livrer aux rudes labeurs de la navigation. Il est rare que l'armateur dirige lui-même le navire ; il s'attache les

services d'un marin expérimenté et lui confie la tâche de conduire l'expédition.

Nous nous proposons d'étudier, dans ce travail, le contrat par lequel le capitaine, moyennant un salaire déterminé, promet à l'armateur de conduire le navire à destination et reçoit, à cet effet, les pouvoirs nécessaires.

Le titre IV du livre II du Code de commerce, consacré au capitaine, ne donne pas de nom particulier à ce contrat. Mais la rubrique du titre suivant applique la dénomination d'engagement à celui par lequel les hommes de l'équipage louent leurs services. La similitude qui existe à bien des points de vue entre la condition des matelots et celle du capitaine, nous a conduit à nous servir du même terme pour désigner la convention conférant à celui-ci la direction du navire. Nous y sommes autorisé aussi par le texte même des articles 250 et 238 C. com. Le premier parle des conditions d'*engagement* du capitaine et des hommes de l'équipage, le second, du capitaine *engagé* pour un voyage.

L'obligation de diriger la marche du vaisseau emporte avec elle une redoutable responsabilité. Le sort de l'expédition est, pour ainsi dire, entre les mains du capitaine. La fortune de l'armateur, celle des propriétaires de marchandises, la vie des passagers et des matelots dépendent de son activité et de sa prudence dans l'exercice de ses fonctions. Des prérogatives importantes, destinées à faciliter l'accomplissement d'une tâche aussi lourde, ont été attachées par la loi au commandement d'un navire. Tels sont : le droit de choisir les membres de l'équipage, celui de donner, en pleine indépendance, les ordres jugés utiles, de contraindre matelots et passagers à l'obéissance en leur infligeant même des peines disciplinaires, celui de s'obliger au nom de l'armateur, de faire les dépenses nécessitées

par les besoins de la navigation. La gravité de la mission, l'étendue et la variété des pouvoirs que le capitaine tient de son engagement, donnent une haute importance à ce contrat. Les dérogations apportées à certaines règles du droit commun en font une des plus remarquables conventions du droit maritime.

II

NATURE DE L'ENGAGEMENT DU CAPITAINE

Le rôle du capitaine d'un navire marchand est complexe. Préposé au commandement du vaisseau, il en ordonne les manœuvres, en dirige la marche. Les graves intérêts que l'expédition expose aux risques de mer, exigent chez celui auquel en incombe la responsabilité, de sérieuses qualités de science, d'expérience, de sang-froid. Le capitaine dont une série d'épreuves a démontré l'aptitude au commandement, met au service de l'armateur ses connaissances techniques, son expérience de la mer ; il s'applique à conduire heureusement le navire à destination, à lui éviter les écueils, à le préserver, dans la mesure du possible, des avaries de toutes sortes.

A ce point de vue, l'engagement du capitaine ressemble à celui du matelot. Tous les deux promettent, moyennant un salaire, de travailler pour le compte de l'armateur, de lui fournir leurs services. La nature des services n'est pas la même ; l'un donne les ordres, l'autre les exécute. Mais cette différence de fait ne crée pas une différence juridique dans leur rôle respectif. Le capitaine, comme l'homme de l'équipage, loue ses services, et l'art. 1710 du Code civil s'applique à la lettre à ce contrat.

Mais l'exploitation du navire serait bien difficile si le capitaine, simple préposé au commandement, se bornait à donner des ordres à l'équipage. Ses attributions sont beaucoup plus étendues. L'armateur ne peut régler par lui-même tous les détails de l'entreprise ; il a besoin d'avoir à bord un agent qui veille à ses intérêts, agit pour son compte et en son nom quand les circonstances l'exigent.

Les préparatifs du départ occasionnent un nombre assez considérable de marchés divers. Le navire a souffert dans la dernière traversée, des réparations s'imposent pour lesquelles il faut traiter avec des entrepreneurs. On engage des matelots, on procède à l'armement, on renouvelle la provision de charbon, on achète des victuailles, on se procure les multiples objets dont on aura peut-être besoin pendant le voyage. Le navire est enfin en état de prendre la mer, il ne lui manque plus que de charger sa cargaison. Mais il a fallu auparavant s'entendre avec des affréteurs, conclure avec eux des conventions importantes, préparées parfois par de longues négociations. Ainsi l'entreprise d'un voyage maritime nécessite de nombreux actes juridiques. Ces actes se rapportent à l'exploitation du navire ; les droits qu'ils confèrent, les obligations qu'ils font naître doivent appartenir à celui qui a le profit de cette exploitation ou être à sa charge. S'il est sur les lieux, il pourra figurer lui-même dans ces actes. Mais si, comme il arrive souvent, sa résidence est éloignée du port où est amarré son navire, il aura besoin d'un mandataire, même s'il a à sa disposition les moyens rapides de communication qui, de nos jours, effacent les distances. Ces moyens lui permettraient, à la rigueur, de contracter lui-même : mais ce serait au détriment de ses intérêts. Lorsque les parties auront le choix, elles préféreront toujours s'aboucher sur

les lieux avec un armateur ou son représentant, plutôt que d'avoir recours au télégraphe ou au téléphone.

En cours de route, des circonstances peuvent se produire et obliger le capitaine à contracter avec des tiers. Les expéditions maritimes sont toujours hasardeuses ; une tempête, un abordage peuvent causer des avaries et nécessiter des réparations pour lesquelles le commandant du navire n'a peut-être pas la somme nécessaire. Il faut emprunter sur le corps du bâtiment, mettre en gage ou même vendre des marchandises ; il faut, pour le moins, traiter avec des ouvriers. La nécessité d'un mandataire se fait encore plus vivement sentir, car la distance a augmenté, les correspondances avec l'armateur sont devenues plus coûteuses, plus difficiles ou même impossibles.

Il en est de même au port d'arrivée où il faut entrer en relation avec les destinataires des marchandises, recevoir le paiement du fret et où se présente parfois l'occasion de charger pour le retour une nouvelle cargaison.

Si le capitaine n'avait pas le pouvoir de représenter l'armateur dans les conventions qu'il est amené à conclure, il lui resterait sans doute la ressource de s'obliger personnellement. Mais ce serait un moyen à la fois illogique et inefficace. Puisque c'est à l'armateur que profitent ou nuisent, en définitive, les opérations du commerce maritime, c'est sur sa tête que doivent logiquement se fixer, à leur naissance, les droits et obligations dérivant de ces opérations. Les tiers, d'ailleurs, consentent à traiter avec le commandant du navire, parce que l'armateur dont la solvabilité les rassure, est personnellement responsable de ses engagements. Ils refuseraient s'ils n'avaient pour garantie que la solvabilité, le plus souvent insuffisante, du capitaine. Sa fortune fût-elle même de nature à leur

inspirer confiance que celui-ci hésiterait à assumer d'aussi lourdes charges dans l'intérêt de son commettant.

Aussi voyons-nous, dès une haute antiquité, la législation ou l'usage donner mandat au capitaine de faire, dans l'intérêt de l'armateur et en son nom, tous les actes utiles au succès de la navigation. C'est en ces matières que le droit romain fit brèche, pour la première fois, à ses principes primitifs, si hostiles à la représentation de la personne. Le préteur considéra *l'exercitor* comme personnellement obligé par les contrats du *magister navis*. Il était loin cependant de consacrer la théorie de la représentation, telle que nous la concevons aujourd'hui. Le tiers qui avait contracté avec le *magister navis* avait deux obligés, le maître du navire et l'armateur. Contre le premier, il avait l'action exercitoire directe, contre le second, l'action exercitoire utile. La situation du propriétaire du navire était assez bonne lorsqu'il en avait remis le commandement à un *alieni juris* soumis à sa puissance, puisque les droits engendrés par les actes de cet *alieni juris* lui étaient acquis et lui permettaient d'exercer lui-même les actions. Mais il était exposé aux risques de l'insolvabilité du maître du navire, lorsqu'il en avait confié les fonctions à une personne *sui juris*. Celle-ci seule était créancière et avait l'action du contrat. Il ne restait à l'armateur que la ressource d'une action de mandat pour se faire rendre compte.

L'engagement du capitaine nous apparaît ainsi sous un double aspect. Le capitaine promet, moyennant une rétribution, de travailler pour le compte de l'armateur à la direction du navire et il le représente dans les actes juridiques qu'occasionne l'exploitation du vaisseau. Il y a,

dans cette convention, à la fois un louage de services et un mandat (1).

On a affirmé, en s'appuyant sur la nature des services rendus par le capitaine, que son engagement est un pur mandat. Le chef de l'expédition ne vaque pas à des besognes inférieures, comme celles des domestiques, des ouvriers, des employés, en un mot, des gens qui ont l'habitude de louer leurs services. Ses fonctions sont d'un ordre plus relevé, il exerce une profession libérale dont la dignité ne saurait s'accommoder d'un contrat analogue à l'engagement des marins de l'équipage.

Les partisans de cette opinion se méprennent sur le véritable caractère du mandat. Il n'a pas pour objet les actes plus nobles, d'un ordre plus élevé, dont la réitération fréquente constitue l'exercice d'une profession libérale, pas plus que le louage de services n'est réservé aux fonctions subalternes. Le médecin et l'avocat louent leurs services. Nous considérons le capitaine comme un locateur de services, parce qu'il promet de faire des actes qui ne supposent pas la représentation d'une autre personne, et comme un mandataire, parce qu'il a pouvoir de contracter au nom de l'armateur.

Le commandant du navire fait, au cours d'un voyage, de nombreuses opérations se rattachant à l'expédition dont il a la charge. Ces opérations ont, aux termes de l'article 633 C. com. le caractère commercial. Faut-il en conclure qu'il a pour profession d'exercer des actes de commerce et qu'en conséquence il est commerçant ?

La conclusion serait exacte, s'il figurait en son propre nom dans les actes qu'il accomplit. Mais il est mandataire,

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, nos 177 et 496.

il se livre aux opérations dont il s'agit au nom de l'armateur ; il reste personnellement étranger à toutes leurs conséquences. Le seul acte commercial où il figure en son propre nom est son contrat d'engagement. Or cet acte se renouvelle trop rarement pour former l'exercice d'une profession. Le capitaine n'est donc pas commerçant (1).

Il en résulte qu'il n'est pas tenu des obligations habituelles des commerçants, comme celle d'avoir des livres de commerce, de publier son contrat de mariage, on ne peut le déclarer en faillite, le mettre en liquidation judiciaire. Il jouit cependant de certaines prérogatives réservées, en règle générale aux commerçants. Ainsi il est électeur et éligible au tribunal de commerce (art. 618 et 620 C. com.) et à la Chambre de Commerce, (D. 22 janv. 1872, art. 1 et 4).

Le louage de services et le mandat sont l'un et l'autre des contrats dont le Code civil expose les principes. Les règles relatives à l'engagement du capitaine peuvent se ranger en deux catégories. La première comprend les règles du droit commun, la seconde, celles du droit maritime. Les unes gouvernent les rapports du capitaine avec l'armateur au même titre que ceux de l'employé avec son patron ou du mandataire ordinaire avec son mandant. Nous n'avons pas à les faire connaître, notre tâche se borne, en effet, à traiter une question de droit maritime. Nous ne les rappellerons qu'autant qu'elles seront nécessaires à l'intelligence des dispositions édictées par le législateur commercial relativement à la condition du capitaine

(1) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, II, n° 375. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime I*, n° 517. Boistel, *Précis de droit commercial*, n° 1194.

de navire marchand. Les secondes concernent spécialement le contrat dont nous nous occupons. Elles dérogent, ajoutent au droit commun, ou même se bornent à le confirmer. Elles sont contenues dans le livre II du Code de commerce ou dans des lois spéciales ; elles forment l'objet propre de notre travail.

Les fonctions du capitaine sont complexes. Il est préposé à la conduite technique du vaisseau, il est l'agent commercial de l'armateur, le voiturier chargé d'exécuter les contrats de transport ; son rôle a même, à l'égard des passagers, des gens de l'équipage et en ce qui concerne la police de la navigation, un caractère public. Les dispositions que nous devons étudier, se rapportent à des objets variés. Nous grouperons dans une première partie l'ensemble de celles qui reconnaissent aux contractants des droits non sanctionnés par les principes généraux, ou des obligations inconnues du droit civil, comme la faculté de congédiement sans indemnité accordée au propriétaire, la nécessité où il se trouve de confier le commandement du navire à un marin bréveté, de se conformer à des prescriptions particulières pour le paiement des loyers stipulés, l'autorité absolue dont le capitaine est investi à bord, ses pouvoirs disciplinaires, les obligations qui lui incombent avant le départ, en cours de route, à l'arrivée.

Nous en excepterons cependant les règles relatives au mandat du chef de l'expédition. L'importance exceptionnelle, au point de vue commercial, de son rôle comme mandataire nous oblige à une étude spéciale des pouvoirs qui lui appartiennent et des conséquences des actes qu'il passe en cette qualité. Ce sera l'objet de notre seconde partie.

Nous nous demanderons, dans une troisième partie,

quelle est la responsabilité de l'armateur et du capitaine lui-même à raison des fautes de celui-ci.

Nous terminerons notre travail par une étude rapide des principes à appliquer lorsque la loi française est en conflit avec une loi étrangère au sujet d'un acte d'un capitaine étranger, ou d'un acte accompli à l'étranger par le capitaine d'un navire français.

A l'exemple du législateur, nous supposons que le propriétaire du navire l'exploite lui-même, et nous considérons, en conséquence, les termes de propriétaire et d'armateur comme synonymes. Il n'en est cependant pas toujours ainsi. Le vaisseau est assez fréquemment loué, non armé, à un tiers qui entreprend l'expédition à ses frais. Nous examinerons plus tard la situation spéciale créée par ce fait que les qualités de propriétaire et d'armateur appartiennent à des individus différents.

PREMIÈRE PARTIE

DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

Nous examinerons successivement les dispositions du droit maritime relativement au propriétaire du navire et au capitaine. D'où deux sections consacrées, l'une aux droits et obligations de l'armateur, l'autre à ceux du chef de l'expédition.

PREMIÈRE SECTION

DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Ce sujet ne demande pas de longs développements. Les principes du droit commun suffisent bien souvent à déterminer les droits de l'armateur et les obligations qui lui sont imposées. Le droit maritime y apporte, il est vrai, certaines dérogations. Ainsi le propriétaire du navire doit pourvoir à la subsistance du capitaine, lui payer ses loyers au temps et au lieu fixés par des règles particulières, le rapatrier lorsque son engagement prend fin à l'étranger. Il est tenu des mêmes obligations à l'égard des hommes de l'équipage; nous en dirons quelques mots en comparant la condition du capitaine à celle des matelots.

L'article 218 C. com. donne à l'armateur un droit exorbitant. Le patron ne peut, à son gré, briser le lien qui le

rattache à son employé ; il doit le conserver à son poste jusqu'à l'expiration du temps convenu ; le mandant est tenu d'indemniser le mandataire des pertes que lui fait éprouver une révocation intempestive du mandat. Au contraire, l'armateur jouit à l'égard du capitaine, d'une faculté absolue de congédiement ; il est libre de lui retirer en toute circonstance et sans indemnité, la direction du voyage. Mais nos explications, à ce sujet, trouveront leur place plus loin.

Nous avons seulement à traiter ici du choix du commandant du navire.

Le maître ou le patron qui engage un serviteur ou un employé est libre dans son choix. C'est à lui de s'enquérir. S'il ne trouve pas en celui avec lequel il a contracté, les qualités désirées, il est seul à en souffrir préjudice. Tant qu'il n'y a en cause que des intérêts privés, le législateur n'a pas à intervenir pour restreindre à une catégorie d'individus, la faculté de choisir ceux dont on désire s'attacher les services. Le règlement des intérêts privés est abandonné aux parties elles-mêmes.

Lorsqu'il s'agit du commandement d'un navire marchand, à l'intérêt privé s'ajoute un intérêt social. Bien grands sont les périls de la navigation. La moindre imprudence, la négligence la plus légère ont souvent des suites terribles. Si le naufrage du bâtiment causait seulement des pertes au propriétaire, il n'y aurait pas de motifs suffisants, si considérables fussent-elles, d'entraver la liberté de son choix. Sa fortune seule serait exposée ; ce serait à lui d'être diligent, de s'informer et de confier à bon escient des fonctions redoutables que celles du capitaine. On peut bien conseiller la prudence dans la gestion des intérêts privés, on ne peut pas l'imposer.

Mais un choix malencontreux compromettrait bien

d'autres intérêts. Le commerce de mer, en général, serait gravement atteint par la fréquence des sinistres. Les chargeurs seraient découragés, les capitalistes refuseraient de risquer dans de dangereuses aventures les sommes considérables que suppose l'entreprise d'une expédition maritime. Ainsi se tarirait une source féconde de richesses. Car le commerce de mer, dans un pays qui, comme le nôtre, possède un long développement de côtes, doit contribuer puissamment à la prospérité générale. L'état, chargé de susciter et de maintenir cette prospérité, ne doit pas se désintéresser des moyens, d'autant plus qu'il y a encore, pour motiver son intervention, des considérations d'un ordre plus élevé. Des vies humaines sont exposées sur le navire ; l'existence des passagers et de l'équipage dépend de l'habileté du capitaine. Aussi n'a-t-on pas laissé à l'armateur le soin d'apprécier ses qualités de marin. L'examen en a été confié à des juges d'une compétence moins douteuse.

Le rôle de l'état ne consiste pas à ratifier, dans chaque espèce, le choix des intéressés. Cette intervention continuelle serait aussi lourde pour lui que gênante pour les parties puisqu'elle occasionnerait sans cesse enquêtes et examens. On a eu recours à un mode moins restrictif de liberté. Il consiste à déterminer d'avance une catégorie de gens de mer, formée de marins aptes au commandement d'un navire. A la suite de diverses épreuves, des brevets sont accordés à ceux qui ont montré la science et les qualités nécessaires. Ces brevets leur confèrent un monopole ; ils ont seuls le droit de prendre la direction d'une expédition maritime (1). L'armateur est tenu de choisir, dans le

(1) Celui qui prend indûment le commandement d'un navire au long cours est puni d'un emprisonnement de 15 jours à 3 mois, auquel peut être jointe une amende de 100 à 500 fr. (art. 82,

groupe des marins pourvus du brevet de capitaine, celui auquel il va donner la mission de conduire son bâtiment. C'est sa seule obligation. Il est maître de traiter, dans ce groupe, avec celui qui lui inspire le plus de confiance.

Il faut distinguer au point de vue du choix du chef de l'expédition, trois sortes de navigations, la navigation au bornage, celle au cabotage et celle au long cours. Les conditions exigées varient suivant la nature du voyage projeté. Peu exigeante pour les courtes traversées faites avec de légères embarcations, l'administration de la marine impose des épreuves difficiles à ceux qui briguent le périlleux honneur du commandement d'un long voyage.

La navigation au bornage ne comprend que des entreprises peu importantes. Les bâtiments qui s'y livrent, vont au plus à 15 lieues en mer et jaugent au maximum 25 tonneaux (1). En raison même de leur faible tonnage et du peu d'étendue de leur traversée, ils doivent être assez nombreux pour suffire aux mouvements des côtes. On ne peut exiger, pour le commandement de ces faibles embarcations, les mêmes conditions de capacité que pour celui d'un navire armé pour un voyage au long cours ou même pour le cabotage. On ne trouverait pas, en assez grand nombre, des marins munis du brevet de capitaine pour remplir les peu lucratives fonctions de patron à bord de ces modestes bâtiments. La maturité intellectuelle que donnent l'âge d'homme

D. 24 mars 1852). Une amende de 100 fr. est encourue par celui qui commande indûment au cabotage ou au bornage (art. 5, D. 20 mars 1852.

(1) Le D. du 20 mars 1852 définit le bornage : « La navigation faite par une embarcation jaugeant 25 tonneaux au plus, avec facilité d'escales intermédiaires entre son port d'attache et un autre point déterminé, mais qui n'en doit pas être distant de plus de 15 lieues marines.

et l'expérience de la mer étaient les seules conditions requises avant le décret du 18 septembre 1893. Il suffisait d'avoir 24 ans accomplis et de compter 60 mois de navigation. Ce décret oblige, en outre, le candidat au commandement au bornage, à justifier de connaissances pratiques sur le fonctionnement et la conduite des machines à vapeur (art. 20).

La navigation au long cours se distingue du cabotage par la longueur de la traversée et le grand éloignement des côtes. L'article 377 C. com. trace les limites au-delà desquelles tout voyage appartient au long cours. Ces limites sont au sud le 30° de latitude septentrionale, qui passe au nord des Canaries ; au nord le 72° degré qui touche l'extrémité de la presqu'île scandinave, à l'occident le 15° degré de longitude ouest, à quelque distance des côtes d'Irlande ; à l'orient le 44e degré de longitude est, au-delà de la Méditerranée et de la mer Noire. Ces lignes tracent sur la carte un vaste quadrilatère englobant toutes les mers européennes et dont la surface intérieure forme le domaine du cabotage. Le navire qui s'éloigne de nos côtes à travers l'Océan, pour aborder l'Amérique, l'Afrique centrale ou méridionale, ou dépasse le canal de Suez pour atteindre les côtes orientales de l'Afrique et de l'Asie, les îles de l'Océanie, entreprend un voyage au long cours.

Les mêmes conditions d'âge et d'expérience sont requises chez le candidat au brevet de capitaine de la marine marchande ou de maître au cabotage que chez le maître au bornage. Il doit être âgé de 24 ans et compter 60 mois de navigation, dont 30 au moins de celle pour laquelle il aspire à commander. (D. 18 sept. 1893, art. 12). Parmi les pièces à produire pour être admis à subir les épreuves, figurent les certificats des capitaines sous les ordres desquels le candidat

a navigué (Même décret, art. 15). Ces certificats ne sont pas seulement une attestation de stage et de bonne conduite, ils doivent de plus apprécier l'aptitude du matelot. L'opinion de ceux qui l'ont vu à l'œuvre est de nature à éclairer le jugement définitif de la commission d'examen.

Outre les conditions d'âge et de stage naval, les candidats doivent subir avec succès deux examens, celui de théorie et celui d'application (même décret, art. 1 et 7), dont la difficulté varie suivant la nature du commandement auquel ils aspirent. Un brevet de maître au cabotage confère le droit de diriger un bâtiment ne dépassant pas les limites tracées par l'article 377. Les marins reconnus aptes au commandement d'un navire au long cours portent le titre de capitaine de la marine marchande. Ils se divisent en deux classes dont les droits sont les mêmes (art. 1). Les aspirants au brevet de première classe doivent faire preuve de connaissances plus étendues.

Un diplôme spécial est délivré à la suite de l'examen de théorie aux jeunes candidats au brevet de capitaine de la marine marchande, celui d'élève de la marine marchande. Le marin qui l'a obtenu, n'accomplit qu'un an de service à bord des bâtiments de l'état.

Les officiers et les aspirants de première classe de la marine militaire, retraités ou démissionnaires, qui sollicitent un commandement dans la marine marchande, sont dispensés du double examen théorique et pratique (art. 19). Leur grade est une preuve suffisante de leur capacité.

Il est à peine utile de faire remarquer que l'armateur ne peut mettre un capitaine étranger à la tête de son navire. Une des conditions de la nationalité française d'un vaisseau de commerce est que le capitaine et tous les officiers soient français.

Le droit d'engager le commandant du navire appartient, en principe, au propriétaire ; il est exercé par la majorité, suivant la règle de l'article 220, en cas de copropriété. Enfin, l'amateur choisit lui-même le capitaine lorsqu'il n'est pas propriétaire du bâtiment. Il fait, en effet, un acte rentrant dans l'armement quand il nomme le chef de l'expédition. L'entreprise est d'ailleurs à ses risques, il est juste qu'il puisse en confier la direction à un marin dont les talents et le caractère lui inspirent confiance. Mais celui qui a affrété un navire tout armé ne saurait revendiquer le droit de choisir le capitaine (1).

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, n° 494. Un arrêt de la Cour de Cassation (Chambre des Requêtes) du 6 avril 1852, D. 1852, 1, 149, ne reconnaît pas à l'affréteur le droit de congédier le capitaine. Il faut en conclure qu'il n'a pas celui de le nommer.

DEUXIÈME SECTION

DROITS ET OBLIGATIONS DU CAPITAINE

Les droits et les obligations du capitaine n'ont pas tous le même caractère. Les uns sont purement privés et se réfèrent aux rapports du chef de l'expédition avec l'armateur ; les autres ont un caractère public et touchent à la police de la navigation, comme le droit d'ordonner les manœuvres, d'infliger des peines disciplinaires, et un grand nombre d'obligations imposées au départ, en cours de route ou à l'arrivée. Les premiers dérivent directement du contrat d'engagement ; les seconds sont attachés par la loi à la qualité de commandant du navire et ne supposent pas nécessairement un contrat d'engagement. Le capitaine propriétaire en jouit ou en est tenu au même titre que le capitaine engagé au service d'un armateur. Mais le cas du propriétaire dirigeant lui-même son vaisseau est exceptionnel. Le plus souvent, le chef de l'expédition tient son commandement d'un armateur, et le contrat d'engagement se trouve ainsi être la source des droits et des obligations de la seconde catégorie. Voilà pourquoi nous leur avons donné une place dans cette étude.

Au point de vue privé, il existe une similitude frappante entre la condition du capitaine et celle des gens de l'équipage. Nous devons tout d'abord comparer son engagement à celui des matelots.

CHAPITRE PREMIER

DE L'ENGAGEMENT DU CAPITAINE COMPARÉ A CELUI DU MATELOT

Un lien juridique de même nature rattache à l'armateur le capitaine et les hommes de l'équipage. Tous lui ont promis de travailler, moyennant salaire, à l'exploitation du bâtiment ; ils sont des locateurs de services. Ils coopèrent tous, de celui qui commande au plus humble des matelots, à la même œuvre, la conduite du navire, et forment, en conséquence, un seul groupe, l'équipage. Aussi les règles du droit maritime relatives à l'engagement des gens de mer, gouvernent également l'engagement du capitaine. *Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont communes aux officiers et à tous les autres gens de l'équipage* (art. 272) (1).

Il faut cependant appliquer avec discernement au commandant du navire les principes contenus dans le titre V du livre II du Code de commerce. Sa situation à l'égard de l'armateur n'est pas, de tous points, semblable à celle des gens de l'équipage. Sa qualité de chef de l'expédition et l'importance de son rôle entraînent certaines différences. A côté d'un grand nombre de règles communes, il y a des règles spéciales.

(1) Plusieurs autres dispositions du Code de commerce assimilent le capitaine aux gens de mer. Citons les articles 191, n° 6, 250, 251.

Nous n'insisterons pas, dans cette comparaison, entre les effets de l'engagement du capitaine et celui des matelots, sur les points de ressemblance. Les règles communes à ces deux contrats feraient plutôt l'objet d'un travail sur l'engagement des gens de mer en général. Il suffit de les mentionner. Nous nous attacherons spécialement à celles qui font au capitaine une condition différente.

Une ordonnance de 1728, complétée par des dispositions postérieures, a introduit un mode exceptionnel de paiement des gens de mer. Elle a cherché à assurer aux familles des matelots la plus grande partie de leurs salaires, qu'ils sont trop enclins à dissiper en folles dépenses. Elle a voulu aussi donnerà l'Etat un contrôle efficace sur leurs loyers afin de prélever plus sûrement la portion due à la caisse des invalides de la marine. Le temps et le lieu du paiement sont fixés. C'est à la fin du voyage et au lieu où il est inscrit, que le marin touche ses loyers. Au moment du désarmement son compte est fait en présence du commissaire de l'inscription maritime et ses appointements deviennent immédiatement exigibles. Ils ne sont cependant payés qu'au quartier d'inscription si le désarmement a lieu dans un autre port.

Ce mode de paiement s'applique-t-il aussi au capitaine ? On devrait l'écarter sans hésitation s'il était seulement basé sur une pensée de défiance à l'égard des gens de mer et de protection pour leurs familles. Le capitaine est investi de la confiance de l'armateur dont il gère les affaires les plus importantes ; il doit être homme à résister aux entraînements. Ses appointements assez considérables lui permettent d'ailleurs des dépenses dont les siens ne souffrent pas.

Mais la réglementation du paiement des loyers a un autre but. Elle doit donner à l'Etat un moyen efficace de prélever

sur les salaires des marins l'intégralité de ce qui revient à la caisse des invalides de la marine. Si l'on vérifie le salaire relativement minime du simple matelot, à plus forte raison doit-on contrôler celui beaucoup plus élevé du commandant du navire. Les règles concernant le lieu et le temps du paiement sont générales ; elles s'appliquent aux loyers de tous les gens de mer, du capitaine comme du moins rétribué des hommes de l'équipage.

Notons cependant, à ce point de vue, une différence entre le chef de l'expédition et les autres gens de mer. Elle tient au mandat attribué au premier et à l'obligation de rendre compte qui en découle. On ne comprendrait pas qu'il pût exiger le salaire convenu avant d'avoir satisfait lui-même à tous ses devoirs. Ses loyers ne sont pas exigibles par le fait même du désarmement ; il faut encore qu'il ait rendu ses comptes (1).

Les hommes de l'équipage jouissent de certaines faveurs. Ils ont un privilège sur le navire et le fret pour garantir le paiement de tout ce qui leur est dû en vertu du contrat d'engagement. Leurs salaires sont incessibles et insaisissables. Le capitaine peut aussi se prévaloir de ces avantages (2). Il a comme eux un délai d'un an, à compter de la fin du voyage pour exercer ses droits contre le proprié-

(1) Trib. com. du Hâvre, 28 fév. 1887, *Revue int. de droit marit.*, 1886-87. p. 687. En sens contraire de Valroger, t. II, n° 661. Le avant auteur pense que le principe de l'insaisissabilité des loyers ne permet pas à l'armateur de retenir ce qui est dû au capitaine jusqu'au jour de la reddition des comptes.

(2) Cependant l'ordonnance du 1er nov. 1745 ne vise que les gens de l'équipage. Des auteurs ont pensé, nonobstant les termes généraux du décret du 4 mars 1852, que les loyers du capitaine ne sont ni incessibles ni insaisissables (Bédarride, t. II, n° 426 et 427). En faveur de l'insaisissabilité Trib. civ. Rouen 8 Mars 1898 Revue int. de droit marit. 1898-99.

taire. Ce délai passé, la prescription de l'article 433 ferait échouer son action.

Mais le lien juridique entre le capitaine et l'armateur est beaucoup plus fragile que celui qui rattache ce dernier au matelot. A l'égard de celui-ci, les principes du droit commun sur la rupture anticipée des contrats ne subissent pas de dérogations. Les cas de force majeure seuls, en dehors du consentement réciproque, délient les parties. Les membres de l'équipage ne peuvent refuser leurs services, ni le propriétaire du navire donner congé avant l'expiration du temps convenu. La seule différence, à ce point de vue, entre l'ouvrier et le marin, concerne les dommages intérêts. Le droit civil en laisse l'appréciation au juge, tandis que le droit maritime s'efforce en de nombreuses dispositions d'en régler le montant.

Si le capitaine n'avait pas des pouvoirs plus étendus et si ses fautes n'engendraient pas des conséquences plus graves que celles des gens de l'équipage, sa situation, ici encore, serait semblable à la leur. Mais il a, à bord, des pouvoirs, pour ainsi dire absolus. Les suites désastreuses pour l'armateur que peuvent avoir ses fautes ou son incapacité, influent sur la solidité de son engagement. En raison même du voyage qu'il entreprend, le chef de l'expédition échappe à toute surveillance. Lorsque le navire vogue en pleine mer ou aborde des ports lointains, le propriétaire n'a plus la possibilité d'un contrôle. Il ne connaît les incidents de la navigation que par les renseignements émanés du capitaine lui-même. Si des nouvelles venues exceptionnellement par une autre voie, lui apprennent que celui-ci compromet ses intérêts, le temps et les moyens lui manquent pour intervenir utilement, lui retirer le commandement du navire, prévenir les tiers, et empêcher des

pertes, peut-être désastreuses. Le chef de l'expédition doit être investi de la confiance de l'armateur. Il importe que ce dernier puisse, sur un simple soupçon, lui retirer ses pouvoirs. Exiger la preuve d'une faute grave serait mettre le propriétaire qui craint et prévoit cette faute dans l'impossibilité de la prévenir. Aussi a-t-il la faculté de congédier le capitaine sans motif et aussi sans indemnité (art. 218).

Le titre V du livre II du Code de commerce consacre d'assez longs développements à la détermination des dommages intérêts occasionnés par la rupture de l'engagement des gens de mer. Il prévoit de nombreuses hypothèses, spécifie pour chacune d'elles les droits des parties et pose les bases du calcul des indemnités. La faculté de congédiement oblige à écarter, lorsqu'il s'agit de régler les intérêts du capitaine, l'application de quelques-uns des principes contenus dans les articles 252 et suivants. Le sort du contrat est entre les mains de l'armateur, il peut à son gré le maintenir ou le briser. Tout acte volontaire de sa part dont l'effet est d'empêcher directement ou indirectement le capitaine de remplir sa mission équivaut à un congédiement et ne donne pas lieu à indemnité. Tel est l'ordre de faire naviguer au long cours un bâtiment commandé par un maître au cabotage ; telle est encore la renonciation au voyage entrepris (1). Le propriétaire du navire peut dire à celui au-

(1) Des auteurs éminents pensent que le capitaine a droit à indemnité en cas de rupture volontaire du voyage. Ils distinguent le congédiement de la renonciation par l'armateur, au voyage entrepris. Selon eux, l'art. 218 déroge seulement à l'article 270 et non à l'art. 252 (de Valroger, II, n° 542, Desjardins, III, n° 693, Lyon-Caen et Renault, I, n° 428). Outre l'argument donné au texte, nous pouvons encore remarquer, à l'appui de notre opinion, qu'il est étrange que le capitaine soit mieux traité lorsque l'acte de l'armateur est rai-

quel il a confié le soin de l'expédition : Je vous congédie, parce que tel est mon bon plaisir, il peut lui dire, à plus forte raison : Je vous congédie parce que je renonce à mon projet. Il doit seulement, dans cette hypothèse un salaire proportionné au temps réellement consacré à l'équipement du vaisseau et à son commandement. Le capitaine devrait même restituer les avances reçues ; car le droit de les conserver constitue pour le matelot un mode de dédommagement du préjudice causé par la rupture du voyage.

Le marin, exclu sans raison valable de l'équipage d'un navire, peut invoquer l'art. 270. Le même droit n'appartient pas au capitaine. Le lui reconnaître serait la négation directe de la faculté de congédiement. Remarquons encore que le congé donné aux gens de mer doit être autorisé par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul à l'étranger. Cette autorisation n'est pas nécessaire à l'égard du capitaine. Il suffit de porter la mesure à la connaissance de l'autorité maritime ou consulaire.

Si tout fait volontaire du propriétaire dont le résultat est de mettre fin à la mission du capitaine, n'entraîne pas l'obligation de l'indemniser, en est-il de même des faits qui se produisent en dehors de sa volonté. Les droits de l'équipage entier, y compris son chef, sont-ils les mêmes pour tous, lorsqu'une cause quelconque indépendante de l'armateur, résout le contrat ou en modifie les conditions d'exécution ? Ainsi l'arrêt du navire par ordre d'une puis-

sonnable comme l'est généralement la renonciation au voyage que lorsque l'acte est arbitraire, comme le congé sans motif. Les gens de l'équipage reçoivent une indemnité plus forte en cas de congédiement qu'en cas de rupture du voyage. Pour nous, l'art. 218 a pour effet de mettre le sort du contrat entre les mains de l'armateur.

sance, une maladie, une blessure peut mettre le commandant du navire dans l'impossibilité momentanée ou définitive de continuer ses services.

La nécessité de sauvegarder la faculté de congédiement est la seule raison du traitement défavorable que nous venons d'exposer. Mais, dans l'hypothèse, cette faculté n'est pas en jeu. C'est un fait complètement étranger qui influe sur l'engagement. L'armateur aurait pu auparavant enlever au capitaine la direction du vaisseau ; mais il ne l'a pas fait. Il est trop tard pour se soustraire, par l'exercice de la faculté de congédiement, à l'obligation de réparer le préjudice subi. Le chef de l'expédition peut invoquer les dispositions du titre V livre II du Code de commerce. Elles forment pour tout ce qui a rapport aux loyers, aux indemnités, le droit commun des gens de mer.

Cependant certains événements, indépendants du fait des gens de l'équipage, ont peut-être été voulus ou indirectements préparés par le capitaine. Ils modifient suivant leur caractère les droits de celui-ci. On doit parfois lui refuser l'indemnité accordée aux matelots. Tel est le cas de prolongation de voyage. Son salaire n'est pas augmenté lorsque la prolongation n'est pas justifiée. Il peut même être condamné à indemniser l'armateur (1).

Le pouvoir de retirer au capitaine le commandement de l'expédition est essentiel. L'armateur ne peut y renoncer. Le décret du 4 mars 1852 lui refuse la faculté de déroger à l'article 218. Comme l'obligation de payer des dommages-intérêts pour congé non justifié, aurait pu arrêter la mesure de rigueur méditée par le propriétaire et le décider à maintenir dans ses fonctions un homme qui n'a plus sa confiance,

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, n° 456.

le législateur a décidé qu'il n'y aurait pas lieu à indemnité. Mais, sur ce point, sa disposition n'est pas impérative. Une révocation capricieuse peut causer un tel préjudice que bien des marins expérimentés hésiteront peut-être à accepter dans ces conditions le commandement d'un vaisseau de commerce. Aussi la loi laisse-t-elle aux parties la faculté de régler elles-mêmes leurs intérêts. Elles peuvent convenir que le congé sans cause sérieuse donnera lieu à indemnité ; mais elles doivent se ménager une preuve écrite de cette convention (art. 218) (1).

En quoi, dans cette hypothèse, la condition du capitaine diffère-t-elle de celle créée par le droit commun ? Le louage de services donne naissance à des obligations qui, non exécutées, se résolvent en dommages-intérêts. On ne force pas un patron à conserver dans ses ateliers un ouvrier dont il ne veut plus, ou un maître, un domestique dont les services, à tort ou à raison, ont cessé de lui agréer. Le seul droit de la partie lésée est d'obtenir réparation du préjudice. La clause d'indemnité a donc pour effet de faire rentrer le capitaine dans le droit commun. Il y a sans doute cette différence que les dommages-intérêts, au lieu d'être laissés à l'appréciation du juge, sont le plus souvent fixés par les parties ; encore n'est-elle pas essentielle.

Mais ce n'est pas le droit commun des gens de mer.

(1) Quelques auteurs interprètent différemment l'art. 218. D'après les principes généraux l'armateur devrait indemniser le capitaine à moins de prouver qu'il la congédié avec juste raison. Selon ces auteurs, l'art. 218 renverse les rôles. Le capitaine conserve le droit à une indemnité, mais il doit prouver qu'il a été congédié sans cause valable. La convention écrite d'indemnité aurait pour effet, dans cette opinion, de rétablir le droit commun et d'obliger le propriétaire à démontrer la juste cause de congédiement (Laurin sur Cresp., I, p. 650).

L'art. 270 C. com. fixe à forfait l'indemnité qui leur est due. Ils ont encore une protection particulière contre l'arbitraire de l'armateur. Leur congé suppose la permission de l'autorité maritime ou consulaire, et cette permission est refusée lorsque la mesure est évidemment inique. Le commissaire ou le consul n'est sans doute pas un juge qui prononce après un examen minutieux des griefs ; il faut cependant en articuler quelques-uns devant lui. Le capitaine ne jouit pas de cette protection. La clause d'indemnité est sa seule garantie contre les changements de disposition du propriétaire du navire.

L'article 219 prévoit le congédiement du capitaine copropriétaire du bâtiment. Sa qualité de copropriétaire n'empêche pas qu'il ait été engagé par la majorité ; celle-ci a donc le droit de lui retirer son commandement. Mais il peut, dans ce cas, exiger le remboursement du capital représenté par sa part de copropriété. Il n'a peut-être consenti à l'acquérir que parce qu'il avait la direction du vaisseau. Il ne serait pas juste de le forcer à la conserver lorsqu'il perd son commandement.

Exposé à une révocation arbitraire de la part de l'armateur, le capitaine est cependant tenu de rester jusqu'au bout à la tête de l'expédition qu'il a promis de diriger. *Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs* (art. 238). Sa situation est la même, à ce point de vue, que celle des hommes de l'équipage. Les cas de force majeure peuvent seuls les délier de leurs obligations envers le propriétaire du navire. On ne remarque qu'une différence de fait. La pauvreté des gens de mer rend illusoire une action en indemnité dirigée contre eux. En cas de désertion, ils perdent seulement

leurs loyers dont la moitié est attribuée à l'armateur, et le reste à la caisse des invalides de la marine (1). Le capitaine est ordinairement plus solvable ; on peut efficacement le contraindre à réparer tout le tort causé par sa faute.

Le capitaine congédié en pays étranger ou obligé, pour une cause quelconque, de débarquer hors de son quartier, doit être rapatrié aux frais de l'armement. L'obligation de rapatriement imposée au propriétaire du navire, est la même à l'égard de tous les membres de l'équipage.

Les articles 250 et 251 contiennent encore deux dispositions communes à tous les gens de mer. La première se rapporte au mode de preuve des conditions de l'engagement ; la seconde défend aux marins d'embarquer aucune marchandise pour leur compte.

La preuve de l'engagement du capitaine et des hommes de l'équipage et des clauses dont ils sont convenus avec l'armateur, doit être écrite. C'est une règle générale pour tous les contrats du droit maritime. L'écrit habituel, le seul, pour ainsi dire, que connaisse la pratique, est le rôle de l'équipage. Mais rien n'empêche les parties de rédiger un écrit uniquement destiné à relater tous les détails de leur convention.

Enfin, les marins ne peuvent, sous aucun prétexte, charger des marchandises pour leur propre compte. Ils doivent tous leurs services au propriétaire du navire, du plus humble à celui qui occupe l'échelon le plus élevé dans la hiérarchie de l'équipage. Des préoccupations d'intérêt personnel, de négoce à faire en cours de route, pourraient les

(1) Si le déserteur est marié, un tiers de ses loyers est attribué à l'armement, un tiers à la caisse des invalides et un tiers à sa famille (art. 69, D. 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898).

détourner de leurs devoirs. Tel est le motif de la prohibition de l'art. 251. Il est loisible à l'armateur de leur laisser, s'il le juge à propos, le moyen de se livrer à un petit trafic. Ils peuvent, avec son autorisation, embarquer les marchandises que bon leur semble. Le propriétaire a le droit de faire décharger celles qui ont été embarquées sans son consentement ou d'exiger le fret le plus élevé payé pour des marchandises semblables.

Les articles 239 et 240 C. com. contiennent une disposition ayant quelque analogie avec celle de l'article 251. Mais elle est étrangère aux gens de l'équipage ; elle concerne le capitaine seul et dans une circonstance spéciale, lorsqu'il navigue à profit commun. Ce mode de rémunération fait de lui un associé. Or, il risquerait fort de nuire aux intérêts de la société dont il fait partie, s'il embarquait pour son compte, soit sur son navire, soit sur un autre, pour le port de destination des marchandises sociales, un chargement de même nature. L'abondance d'un produit sur le même marché en rend la vente moins rémunératrice. Il serait à craindre, s'il se livrait au trafic de marchandises différentes, que le soin de ses propres affaires ne lui fît négliger celles de ses associés. Aussi, l'article 239 lui défend tout trafic ou commerce particulier, et l'article suivant prononce la confiscation au profit des intéressés des marchandises endûment embarquées (1). Les

(1) Des auteurs pensent que la confiscation ne s'applique pas aux marchandises chargées sur un navire autre que celui commandé par le capitaine. Les mots *embarquées par le capitaine*, de l'art. 240, signifient, d'après eux, embarquées sur son propre navire (de Valroger, I, n° 462, Boistel, n° 1208). Le capitaine, alors, serait seulement obligé de réparer le dommage causé à ceux avec lesquels il partage le profit à retirer du chargement. Nous ne pouvons admettre cette opinion. L'art. 239 défend tout trafic ou commerce particulier,

parties conservent la liberté d'en convenir autrement.

Il nous reste à faire connaître, avant de terminer ce chapitre, une obligation mise par l'article 235 à la charge du capitaine et qui ne peut incomber aux membres de l'équipage. Elle repose sur l'idée que, préposé à la conduite de l'expédition et agent commercial de l'armateur, le commandant du navire doit avertir ce dernier des faits qui l'intéressent. Il est tenu, à son départ d'un port étranger ou d'une colonie française, de faire parvenir au propriétaire ou à son fondé de pouvoir, un compte signé de lui contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs.

que l'objet en soit ou non les marchandises chargées sur le navire du capitaine ; et l'article suivant sanctionne cette prohibition (Lyon-Caen et Renault, *Droit maritime*, n° 485).

CHAPITRE II

AUTORITÉ DU CAPITAINE

Le navire court, pendant le voyage, des dangers dont la seule vigilance de son commandant ne saurait le préserver. Il ne suffit pas d'apprécier exactement le péril, d'ordonner, au moment propice, la manœuvre appropriée aux circonstances, il faut que l'ordre soit obéi, la manœuvre immédiatement et fidèlement exécutée. Le monde se restreint momentanément, pour les personnes embarquées, à l'étendue du bâtiment. Il importe, en raison des dangereuses aventures auxquelles ce monde aux proportions si exiguës est exposé, loin de tout secours humain, d'y organiser une autorité forte, capable de faire régner l'ordre, de grouper en un seul faisceau les efforts de tous, pour les diriger là où les besoins l'exigent. La faiblesse, l'impuissance du commandement aurait, en mer, des conséquences irréparables. Aussi reconnaît-on au capitaine un pouvoir absolu auquel tous doivent obéissance. Il aura sans doute à rendre compte, au terme de son voyage, de ses abus d'autorité ; mais, pendant la navigation, il est, sur le navire, le seul maître après Dieu.

Les droits qui lui appartiennent se réfèrent à la direction nautique du bâtiment, au choix de l'équipage, à la discipline du bord, à la constatation des crimes ou délits qui peuvent y être commis. Il exerce encore, dans certains cas,

les attributions d'officier de l'état civil ou d'officier ministériel.

§ I. — *Droits du capitaine relativement à la direction du navire et au commandement des manœuvres.*

Le capitaine a une tâche difficile à accomplir. Le salut du vaisseau, avec ses passagers, son équipage et sa cargaison, dépend de son habileté et de sa scrupuleuse exactitude à remplir tous ses devoirs. Aussi a-t-il paru indispensable de s'assurer de son aptitude au commandement. Mais on ne pouvait aller plus loin sans compromettre le succès de l'expédition. Les mesures à prendre varient suivant les circonstances, et, comme on ne peut prévoir toutes ces circonstances, il n'est pas possible de tracer d'avance la ligne de conduite à suivre. Le capitaine a la science, la maturité d'esprit, l'expérience requises ; il faut avoir confiance en lui, s'en rapporter à sa sagesse et à son initiative. Toute disposition législative ou toute convention qui restreindrait sa liberté d'action, serait criminelle. Il serait même imprudent de l'obliger à prendre l'avis de son entourage. On amoindrit l'autorité, quand on la livre à la discusssion.

Les articles 241, 249, et 410 C. com., en consacrant, dans des hypothèses spéciales, un léger contrôle de ses ordres, sont la meilleure preuve de l'autorité absolue du commandant du navire. Il s'agit d'actes exceptionnellement graves l'abandon du vaisseau, le jet d'une partie du chargement, des mâts ou des ancres, et l'obligation imposée à des passagers de mettre en commun les vivres qu'ils possèdent en particulier. La loi lui prescrit de prendre l'avis des principaux de l'équipage. Mais c'est la seule entrave à son initiative ; aucun texte ne révèle d'autres restrictions à sa liberté,

l'article 234 limite, en effet, ses pouvoirs comme mandataire. Il faut en conclure qu'en règle générale, il n'est tenu de consulter personne. Il agit sous sa seule responsabilité; il peut se déterminer à son gré suivant ses lumières. Les exceptions des articles 241, 249 et 410 sont les seules; encore faut-il remarquer qu'elles portent une bien faible atteinte à son indépendance. Il n'est pas lié par l'avis qu'on lui donne; son unique obligation est de consulter; il recouvre toute sa liberté après avoir écouté l'opinion de chacun et décide souverainement.

Le capitaine, tenu dans des circonstances déterminées de prendre conseil, n'a d'ordres à recevoir de personne. L'armateur lui trace son itinéraire, lui indique le lieu de destination et les ports d'escale. Mais là se borne son rôle; il ne lui appartient pas de commander des manœuvres en vue de commencer le voyage. S'il ordonnait, par exemple, de gagner le large par un temps défavorable le capitaine ne serait pas obligé d'obéir (1).

Ce pouvoir absolu de commandement est nécessaire à la bonne direction du vaisseau. La confiance inspirée par ses qualités de marin l'a fait attribuer au capitaine. Il est d'ordre public. Les conventions avec l'armateur ou les chargeurs ne peuvent en diminuer légitimement l'étendue, et le chef de l'expédition ne peut y renoncer au profit du second ou d'un autre matelot. La clause qui lui enlèverait, même en partie, la direction des manœuvres serait nulle (2). Il se rendrait, de plus, coupable d'un délit, s'il consentait à se dessaisir de son autorité en ce qui touche la conduite nautique du navire, et il serait passible d'un emprisonnement

(1) Trib. com., Marseille, 16 févr., 1826. *Journal de Jurisprudence*, de Marseille, 7, 1, 56.

(2) Cass., 4 juin 1834, D. 1834. I. 262.

de 15 jours à trois mois et d'une interdiction temporaire de commandement. L'interdiction pourrait même être définitive en cas de récidive (1).

Les pouvoirs de commandement du capitaine ne concernent que la direction technique du bâtiment ; son autorité n'atteint pas, en principe, les intérêts privés. Cependant l'article 249 auquel nous avons déjà fait allusion, lui confère un véritable droit d'expropriation à l'égard des passagers. S'il y a insuffisance de victuailles à bord, il peut contraindre ceux qui ont des vivres en particulier, à les mettre en commun. Ce droit est d'autant plus exorbitant que l'indemnité n'est pas préalable.

§ II. — *Choix de l'équipage.*

La concentration de l'autorité entre les mains de celui qui dirige l'expédition est un excellent moyen de préparer l'heureuse issue du voyage. Mais le commandement a besoin d'être secondé par une obéissance prompte et intelligente. Les ordres les plus sages restent sans résultat s'ils sont mal interprétés et exécutés à contretemps. D'où l'importance du choix des matelots.

Il semble que l'examen du rôle du capitaine dans le recrutement de l'équipage trouverait plus naturellement sa place dans la partie réservée à l'étude de son mandat. Il agit sans nul doute pour le compte d'autrui lorsqu'il engage des marins pour le service du bâtiment ; il contracte à leur égard une obligation dont il n'est pas personnellemeut responsable ; l'armateur est seul tenu de leur payer les loyers stipulés. Nous ne placerions pas ici

(1) Décret 24 mars 1852, art. 82.

les courts développements consacrés à ce sujet, si le capitaine engageait les matelots en sa seule qualité de mandataire. Mais il n'en est pas ainsi ; il participe au recrutement de l'équipage à un double titre, à titre de mandataire et en vertu d'un droit propre dérivant du commandement dont il est investi.

Le chef de l'expédition a un intérêt capital à la bonne formation de l'équipage. Les aptitudes professionnelles des hommes placés sous ses ordres, ont à ses yeux une importance inappréciable ; car la façon dont il sera obéi peut avoir une influence décisive sur les événements de mer. On fait peser une lourde responsabilité sur ses épaules, il est juste qu'on lui reconnaisse le droit de s'entourer de collaborateurs de son choix. « Puisque la conduite et la conservation du vaisseau, dit Valin (1), aussi bien que la direction de la cargaison, sont essentiellement confiées au capitaine, il est tout naturel qu'il ait le choix du pilote, du contremaître, des matelots et compagnons de son voyage, en un mot, qu'il ait le droit de faire son équipage, comme étant plus capable qu'aucune autre personne de juger de la capacité de ceux qu'il s'associe, de leur ardeur pour le service, de leurs bonnes et mauvaises qualités. »

Le capitaine n'est pas le seul intéressé au recrutement de l'équipage. Les marins engagés sont les préposés de l'armateur auquel ils sont liés par un contrat de louage de services. Celui-ci les paye et répond de leurs actes; il a aussi un droit incontestable à participer à leur choix.

L'exercice de ce droit reconnu à deux individus différents, n'engendre pas de complication, lorsque l'équipage est formé en dehors du lieu de la demeure du propriétaire

(1) Sur l'ordonnance. L. II, t. I, art. 5.

du navire. Une seule personne, le capitaine, agissant à la fois comme mandataire et en vertu du droit qui lui appartient, convient avec les matelots de toutes les conditions de leur engagement.

Le chef de l'expédition perd ses attributions de mandataire dans la ville où réside l'armateur ; il n'a plus le pouvoir de s'engager valablement, au nom de ce dernier, à payer des loyers. Pour ménager leurs intérêts respectifs, la loi (art. 223) oblige le capitaine et le propriétaire du navire à se concerter pour agir d'un commun accord. Les gens de l'équipage doivent être agréés par l'un et par l'autre. Le premier n'a pas le droit de retenir les services d'un homme dont ne veut pas l'armateur, et celui-ci ne peut lui imposer un matelot qui lui déplaît. S'il y a dissentiment, la faculté de congédiement permettra au propriétaire de faire prévaloir sa volonté ; il retirera au capitaine le commandement de l'expédition. Mais il ne peut pas le contraindre à continuer ses fonctions à bord et à recevoir au nombre des gens de l'équipage un homme qu'il refuse d'enrôler. « Le choix de l'équipage appartient au capitaine avec obligation de s'entendre avec le propriétaire lorsqu'il demeure sur les lieux. Le pouvoir de celui-ci se borne en quelque sorte à un veto à l'égard des personnes proposées par le capitaine, sans qu'il puisse jamais le contraindre à recevoir celles qu'il proposerait lui-même. Ce qui est imposé au capitaine, c'est la déférence et non une abnégation forcée de son intérêt. Ce qui est d'autant plus rationnel que le propriétaire trouve, dans le droit que lui confère l'art. 218, un moyen énergique de rendre ses observations prépondérantes (1). »

(1) Bédarride, *Commerce maritime*, II, n° 366. Dans le même sens, Desjardins, II, n° 388. Lyon-Caen et Renault, I, n° 527.

Toutefois le capitaine peut, en vertu de son pouvoir disciplinaire, congédier un matelot sans consulter l'armateur, même au lieu de la demeure de celui-ci (1). Mais il est personnellement tenu d'acquitter l'indemnité, s'il a agi sans motif suffisant.

§ III. — *Pouvoir disciplinaire du capitaine.*

Quel que soit le soin apporté à la formation de l'équipage, le choix des matelots n'est pas toujours heureux. Le commandant du navire recrute son personnel parmi les gens de mer disponibles au moment de la préparation du voyage. Il est loin de connaître tous ceux qui se présentent à lui. Rien de surprenant, dès lors, si, parmi les marins engagés, se glissent des hommes d'un caractère difficile, rebelle à la discipline. Il faut cependant obtenir d'eux une exacte obéissance. Il faut aussi empêcher les imprudences des passagers et leur faire observer les règlements du bord. C'est là une tâche difficile devant laquelle l'autorité morale du capitaine risque de rester impuissante. Il était nécessaire de lui donner, en vue du salut commun, le moyen de vaincre les mauvaises volontés.

L'ordonnance de 1681 avait conféré au capitaine un pouvoir disciplinaire sur toutes les personnes naviguant avec lui et avait attribué à des tribunaux spéciaux, ceux de l'amirauté, la répression des fautes commises en mer.

Mais la loi du 13 août 1791 porta un coup funeste à la discipline sur les bâtiments de la marine marchande. Elle supprimait les tribunaux d'amirauté et faisait rentrer les gens de mer dans le droit commun. Malheureusement les sanctions ordinaires des obligations nées du louage de

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 445.

services ou celles édictées par le Code pénal n'étaient pas assez rigoureuses et surtout étaient trop tardives pour maintenir les anciennes traditions d'obéissance. Le capitaine conservait, sans doute, le droit correctionnel que lui avait donné l'ordonnance ; mais il ne pouvait guère en user ; les pénalités en étaient trop rigoureuses ou inapplicables à bord de navires montés par un petit nombre d'hommes (1). Pendant de longues années l'insubordination des matelots ralentit l'essor de notre commerce maritime. « Parmi les causes qui entravent le développement de notre marine marchande, base essentielle de la puissance navale du pays, l'indiscipline des gens de l'équipage n'est pas la moins sérieuse (2). » Des décrets spéciaux avaient bien organisé une juridiction et des pénalités en matière maritime ; mais ils concernaient seulement la marine de l'Etat. La Cour de cassation refusait de les étendre aux bâtiments de commerce (3).

Telle était la situation vers 1850. Des actes fréquents d'indiscipline étaient signalés dans les rapports des capitaines ; les armateurs se plaignaient, le commerce souffrait. On comprit la nécessité de restaurer l'autorité compromise du commandant du navire, en l'investissant d'un pouvoir disciplinaire suffisamment énergique. Ce fut l'objet du décret du 24 mars 1852.

Nous ne pouvons entrer dans le détail des peines applicables aux actes d'indiscipline des gens de mer. Tout un système pénal a été organisé pour assurer la répression immédiate de leurs fautes (art. 52 modifié par la loi du

(1) Rapport du ministre de la marine au prince président, *Moniteur officiel*, du 26 mars 1852.

(2) Même rapport.

(3) Cass., 11 déc. 1828. D. 29, 1, 63.

15 avril 1898). Le pouvoir disciplinaire du capitaine ne s'étend pas seulement aux hommes de l'équipage. Toutes les personnes embarquées à un titre quelconque pour le service du navire sont soumises à son autorité. Les passagers mêmes n'y échappent pas. L'art. 52 détermine les peines à leur infliger au besoin. La sécurité du bâtiment exige impérieusement que les ordres donnés soient respectés de tous.

Une juridiction spéciale, celle des tribunaux maritimes commerciaux, a été instituée pour connaître des délits maritimes des gens de mer (art. 9).

Outre le droit de punir les infractions à la discipline, le commandant du navire a les pouvoirs de magistrat instructeur relativement aux crimes ou délits commis pendant le voyage. Aussitôt averti de la perpétration d'un crime ou d'un délit, il procède aux premières constatations, fait une instruction sommaire, reçoit les dépositions des témoins à charge et à décharge et dresse du tout un procès-verbal. Ce procès-verbal est transmis suivant les circonstances au commissaire de l'inscription maritime, au commandant d'un bâtiment de l'Etat, ou au consul de France (art. 24, 25, 26, 49. Décr. 24 mars 1852).

Enfin des événements qui touchent à l'état des personnes présentes à bord peuvent se produire pendant la traversée. La loi confère au capitaine, à l'effet de les constater, les attributions d'officier de l'état civil. Il lui appartient, en cette qualité, de dresser des actes de naissance, de décès ou de disparition (art. 59, 86 et 87, C. civ. revisés par la loi du 8 juin 1893). Il a aussi certaines attributions du notaire ; il reçoit le testament des matelots ou passagers embarqués sur son navire (art. 988 et suivants C. civ. revisés par la loi du 8 juin 1893).

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DU CAPITAINE

Des obligations assez nombreuses qui ont pour but la sauvegarde des intérêts privés exposés sur le vaisseau et surtout la police de la navigation, sont mises à la charge du chef de l'expédition. Elles pèsent sur lui, soit avant le départ, soit en cours de route, soit à l'arrivée. Les obligations du capitaine avant le départ concernent la visite du bâtiment et les papiers de bord dont il est tenu de se munir ; elles sont l'objet des deux premiers paragraphes de ce chapitre. Deux autres paragraphes sont consacrés aux obligations qui lui incombent en cours de route et à l'arrivée.

§ I. — *Visite du bâtiment.*

L'obligation de faire visiter le navire est imposée à celui qui le commande par l'article 225 C. com. dont le premier alinéa porte : *Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire aux termes et dans les formes prescrits par les règlements.* Elle est justifiée par la nécessité de prendre des mesures pour garantir la sécurité de la navigation. Les dépenses occasionnées par l'entretien du vaisseau sont souvent lourdes. Certains armateurs pourraient hésiter à les faire. Peut-être s'en trouverait-il quelques-uns, assez dénués de scrupules, pour exposer sur un navire détérioré, à peine capable de tenir la mer, la vie des

gens de l'équipage et le sort des marchandises confiées à leurs soins. Ce danger est d'autant plus à craindre que l'assurance leur donne un moyen d'éviter personnellement les conséquences fâcheuses d'un sinistre. Un dol ou une faute lourde leur ferait, à la vérité, perdre le bénéfice de leur police. Mais l'assureur aurait le fardeau d'une preuve difficile qu'il ne réussirait pas toujours à administrer.

Le capitaine commet une faute en consentant à conduire un navire insuffisamment armé ou dont la coque endommagée semble impuissante à résister à l'assaut des vagues. Il doit, avant de prendre charge, se rendre compte de sa solidité (1). Sa responsabilité est une première garantie. Mais la loi ne s'en est pas contentée. Il n'a pas, à l'égard de l'armateur, l'indépendance nécessaire et le désir de gagner ses loyers le plus promptement possible peut lui faire négliger certaines défectuosités. Le législateur a voulu que l'état du bâtiment fût constaté par des gens à la fois compétents et désintéressés.

La mission en est donnée à des experts visiteurs choisis parmi les anciens navigateurs et les charpentiers. Il n'appartient pas au capitaine ou à l'armateur de les désigner ; ils sont nommés tous les ans par le tribunal de commerce ; leur désignation est l'œuvre du consul lorsque la visite a lieu à l'étranger.

Ils font deux visites différentes du navire et, pour chacune d'elles, rédigent un procès-verbal qui doit être déposé au greffe du Tribunal de commerce. La première est opérée avant l'armement ; elle a pour but de déterminer les travaux à faire au corps du bâtiment et les réparations nécessaires à sa solidité. Quelque temps après, lorsque l'arme-

(1) De Valroger, I, 360.

ment est terminé et que le navire est prêt à charger sa cargaison, on procède à la seconde dont l'objet est de constater si les travaux urgents ordonnés par les experts sont exécutés et si l'armement est suffisant. Des extraits des procès-verbaux sont délivrés au capitaine tenu de les avoir à bord.

L'obligation de faire visiter le navire s'étend-elle aux marchandises? Le législateur aurait eu de bonnes raisons pour ordonner le contrôle du poids et de l'arrimage de la cargaison. Une charge trop lourde ou une disposition défectueuse des marchandises est une cause assez fréquente d'accidents en mer. Mais aucun texte ne nous autorise à affirmer qu'il l'a fait. Ceux qui réglementent la visite, concernent le vaisseau seul, et, comme ils apportent uue certaine entrave à la liberté du commerce, il n'est pas possible d'en étendre la portée pour des raisons d'analogie. « En conséquence, les experts visiteurs commettraient un véritable excès de pouvoirs s'ils ordonnaient de décharger une partie de la cargaison ou d'en modifier l'arrimage (1). »

Non seulement l'obligation de visite n'existe pas à l'égard du chargement, mais elle n'est même pas prescrite pour tous les navires. La déclaration du 17 août 1779, qui fixe les époques où elle devait avoir lieu, n'en exemptait pas les navires destinés au cabotage. Elle ordonnait pour eux une visite annuelle. Cette exigence a été écartée par la loi du 13 août 1791 (art. 14). A partir de cette époque, les bâtiments naviguant au long cours furent seuls obligatoi-

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, n° 542. Cependant un arrêt de la Cour de Rennes, du 8 mars 1875 (S. 76, 2, 17) dit que les visiteurs qui refusent leurs certificats à raison de la surcharge du navire, s'ils transgressent la lettre de la loi, n'en transgressent certainement pas l'esprit.

rement soumis à la visite. Il en est encore ainsi de nos jours. Toutefois, l'utilité de cette mesure est si manifeste, que l'usage antérieur a subsisté. En pratique, les bâtiments se livrant au cabotage sont l'objet d'une visite chaque année (1).

La déclaration du 17 août 1779 obligeait les long-courriers à des visites assez fréquentes ; elles devaient être renouvelées à chaque nouveau chargement, soit à l'aller, soit au retour. La loi du 13 août 1791 se borne à ordonner une visite avant le départ ou lorsqu'il est survenu des avaries compromettantes pour la sûreté du bâtiment. Tel fut, sur ce point, l'état de la législation jusqu'en 1881. La nécessité de faire procéder à une visite à chaque voyage, paraissait lourde pour les paquebots, pour les long-courriers qui font plusieurs voyages pendant une période d'une courte durée. La loi du 19 janvier 1881 (art. 2), fit droit aux réclamations des armateurs. La visite des bâtiments au long cours n'est plus requise avant chaque départ ; il suffit qu'elle soit renouvelée tous les six mois. Elle s'impose cependant avant l'expiration de ce délai de six mois si des avaries ont endommagé le navire. La disposition de la loi de 1881 a été confirmée par celle du 30 janvier 1893 (art. 9).

Le capitaine qui néglige de faire visiter son navire encourt une amende dont le montant varie de 25 à 300 francs (art. 83 D., 24 mars 1852). Il engage, de plus, gravement sa responsabilité civile. L'absence de procès-verbaux de vi-

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 544. En sens contraire de Valroger (I, n° 366). Cet auteur invoque le règlement de 1866 (art. 184) qui considère comme obligatoire la visite annuelle des navires faisant le cabotage. Mais ce règlement ne donne pas un caractère légal à une mesure écartée par loi du 13 août 1791.

site fait présumer le mauvais état du navire au départ et, par suite, la faute du capitaine. Si, pendant le voyage, des dommages sont causés au vaisseau ou au chargement, il est tenu de les réparer (art. 228). Cette présomption n'exclut pas, il est vrai, la preuve contraire ; mais la charge de la preuve est toujours périlleuse en justice. Bien imprudent est celui qui ne cherche pas à en éviter le fardeau. La visite est, d'ailleurs, bien rarement omise. La nécessité de se munir du rôle de l'équipage, sans lequel le bâtiment ne peut naviguer, a presque toujours raison de la mauvaise volonté ou de la négligence du capitaine. Le rôle de l'équipage suppose la production des procès-verbaux de visite, dont il fait mention.

Les experts visiteurs constatent seulement que le navire est en état de tenir la mer. Tous les bâtiments capables de naviguer, n'ont cependant pas le même degré de solidité et sont loin d'offrir les mêmes garanties. Leur ancienneté, leur mode de construction et bien d'autres éléments encore, influent sur la sécurité de la navigation. Les passagers, les chargeurs, tous ceux qui exposent sur mer leur vie ou leurs intérêts, ont besoin de renseignements plus précis. L'initiative privée a établi, dans le but de leur donner satisfaction, des registres de classification des navires, suivant le degré de confiance qu'ils inspirent. Les deux principaux registres sont celui du bureau Veritas en France, et celui du Lloyd en Angleterre.

§ II. — *Les pièces de bord.*

Les pièces dont le capitaine doit se munir avant le départ sont assez nombreuses. L'art. 226 en énumère six ; des lois spéciales ou des décrets en prescrivent plusieurs autres. Ces

papiers sont quelquefois désignés sous le nom d'expédition ; on dit que le navire est expédié lorsque toutes les pièces exigées sont à bord. Nous allons les passer successivement en revue, en commençant par celles prescrites par le Code de commerce.

La première, mentionnée par l'art. 226, est l'acte de propriété du navire. Une des conditions de la nationalité française du bâtiment est qu'il appartienne, pour la moitié, à des Français. Cet acte aurait l'avantage de prouver le droit au pavillon. Mais il ferait alors double emploi avec l'acte de francisation. Celui-ci constate qu'au moment où il a été lancé, le vaisseau avait droit à la nationalité française, et, comme il porte trace de toutes les mutations de propriété survenues depuis, il suffit à démontrer l'existence de cette première condition de la nationalité. L'acte de propriété, annexé au registre des francisations, ne peut, en dépit de l'art. 226, se trouver à bord.

I. *Acte de francisation.* — Le règlement de 1866 (art. 141), le définit ainsi : « L'acte de francisation est la pièce qui constate le droit du navire à porter le pavillon français et lui assure les avantages réservés à la navigation nationale. » Cette pièce est délivrée par l'administration des douanes après l'accomplissement de diverses formalités, ayant pour but d'empêcher qu'un autre bâtiment puisse l'utiliser et d'établir que celui auquel elle s'applique, réunit les conditions nécessaires à la nationalité française. Son importance est telle, que toutes les législations ont fait un devoir au capitaine de se munir d'une pièce analogue. Il faut, en effet, qu'il puisse, à tout instant, prouver la nationalité de son navire. S'il réclame à l'étranger la protection de nos consuls, en mer, celle de nos vaisseaux de guerre, s'il veut jouir d'un avantage quelconque fait à notre ma-

rine marchande, il doit démontrer qu'il y a droit. Abordé par des belligérants, il échappe à la prise, en montrant, par la présentation de l'acte de francisation, qu'il appartient à une nation neutre. C'est une pièce essentielle, en l'absence de laquelle il ne peut sortir du port sans se rendre coupable d'une grave imprudence. Elle est exigée, en principe, pour toutes les embarcations qui vont en mer. Il y a cependant quelques exceptions ; elles sont énumérées par l'art. 151 du règlement de 1866.

II. *Rôle de l'équipage.* — L'acte de francisation ne suffit pas à lui seul pour faire connaître la nationalité française du navire. Deux conditions sont, en effet, exigées. Le bâtiment doit appartenir, pour moitié, à des propriétaires français et être monté par un équipage dont tous les officiers et les trois quarts des matelots soient français. L'acte de francisation démontre l'existence de la première condition, le rôle de l'équipage, appelé aussi rôle d'armement, l'existence de la seconde. Cette pièce contient le nom de tous les gens de mer engagés et indique leur nationalité. Elle constitue, de plus, par les renseignements qu'elle fournit sur le montant des loyers et les conventions passées entre l'armateur et les matelots, le mode ordinaire de preuve de leur engagement. Il importe de pouvoir la présenter toutes les fois qu'une contestation s'élèvera. Elle constitue, de plus, une mesure de police intéressant la sûreté des personnes (1) ; les noms des passagers eux-mêmes doivent y figurer (2) (Règlement de 1866, art. 274).

Le rôle de l'équipage a aussi une grande utilité pour

(1) Cas., 25 mars 1854. D. 1854, 1, 166, de Valroger, 1, 374.

(2) Le nom des passagers est inscrit sur le rôle de l'équipage lorsque le navire n'est pas consacré au transport des personnes et qu'il n'est pas tenu une liste spéciale des passagers.

l'administration de la marine. Il lui permet de ne jamais perdre de vue les marins inscrits, de contrôler leurs salaires, d'y faire le prélèvement dû à la caisse des invalides de la marine et de vérifier s'ils ont navigué le temps nécessaire pour jouir de la demi-solde. Il doit en être dressé trois exemplaires. L'un est remis au capitaine qui doit le conserver à bord, un autre au trésorier de la marine et le troisième reste à la disposition du commissaire de l'inscription maritime (1).

La rédaction de cette pièce est l'œuvre du commissaire de l'inscription maritime, à l'étranger du consul. Le rôle de l'équipage est dressé au moment de la revue du départ ; il est, en général, renouvelé à chaque voyage dans la navigation au long cours. Mais cette règle admet une exception en faveur des paquebots transatlantiques pour lesquels le renouvellement a lieu tous les six mois. Le rôle de l'équipage est renouvelé chaque année seulement dans la navigation au cabotage, au bornage, ou pour les bâtiments occupés à la pêche (art. 2. D. 19 mars 1852). Cette pièce est requise pour toutes les embarcations se livrant à la navigation maritime, telle qu'elle est définie par le décret du 19 mars 1852. Cependant quelques exceptions sont admises en faveur de bâtiments pour lesquels un permis de navigation suffit.

III. *Connaissements et chartes-parties.* — L'armateur exploite le navire en le consacrant au transport des marchandises. Les contrats d'affrètement qu'il passe avec les chargeurs sont constatés par des écrits, appelés chartes-parties, et la remise au capitaine des marchandises dont le transport doit être opéré, fait l'objet d'autres écrits, les

(1) Lyon-Caen et Renault, 1, 553.

connaissements. Ces pièces ne servent pas seulement à établir les droits et les obligations réciproques du fréteur et des affréteurs, elles permettent aussi de vérifier la destination du navire, la nature du chargement, de s'assurer qu'il n'y a pas contrebande. On trouve encore, dans la faculté d'en exiger la présentation, un moyen de se rendre compte de la perception du droit de timbre auquel les connaissements sont soumis par la loi du 20 mai 1872 (1).

IV. *Acquits de paiement et acquits à caution.* — Ils sont délivrés par l'administration des douanes ; ils attestent que les taxes ont été perçues ou que les marchandises peuvent circuler librement entre le port de départ et celui de destination. Leur présentation établit qu'aucune portion du chargement n'est transportée en fraude. Lorsque le capitaine acquitte les droits à la sortie, il reçoit un acquit de paiement ; on lui délivre un acquit à caution pour les marchandises à destination d'un port français ; il s'oblige alors sous caution à rapporter dans un certain délai la preuve de l'arrivée au port indiqué (2). On délivre un passavant ou permis de circulation pour les marchandises non assujetties à des droits de sortie.

V. *Procès-verbaux de visite.* — Nous avons dit précédemment que des extraits des procès-verbaux, rédigés par les experts visiteurs, sont délivrés au capitaine. S'il arrive en cours de route des accidents qui semblent avoir leur cause dans le mauvais état du bâtiment au départ, ils aideront le chef de l'expédition à démontrer qu'il n'y a pas faute de sa part.

Des lois spéciales ou des décrets exigent quelques autres

(1) De Valroger, I, 375.
(2) De Valroger, I, 376.

papiers de bord. Citons, parmi les principaux, le congé, le manifeste et la patente de santé.

VI. *Le Congé.* — C'est une pièce délivrée par l'administration des douanes et qui sert comme de passe-port au navire. Celui-ci ne doit pas sortir de son port d'attache sans en être pourvu. Le congé a deux buts : il constate que le bâtiment auquel il est accordé est bien celui désigné par l'acte de francisation et qu'il réunit toujours les conditions requises pour se prévaloir de la nationalité française. Il permet aussi à la douane de surveiller le mouvement des ports et forme pour elle un utile moyen de police. Il est, en conséquence, imposé à tous les navires français ; les bâtiments de l'Etat en sont seuls dispensés.

VII. *Le manifeste.* — Une autre pièce, destinée à faciliter la surveillance de la douane, est le manifeste. On appelle ainsi un tableau, dressé ou du moins signé par le capitaine, de toutes les marchandises dont se compose le chargement. Il en indique la nature, l'origine, la destination. On distingue deux manifestes, celui d'entrée et celui de sortie. Un manifeste spécial d'entrée n'est pas nécessaire lorsqu'il n'y a eu aucune modification de la cargaison au cours de la traversée. Il n'est requis que si des marchandises ont été débarquées ou si le chargement a été complété avant l'arrivée à destination. Ce n'est pas seulement dans l'intérieur du port que le capitaine est tenu de présenter son manifeste à toute réquisition. L'action de la douane s'exerce à une certaine distance des côtes. Elle a droit de contrôler le chargement de tout navire qui s'approche à moins de quatre lieues du rivage et d'exiger la présentation du manifeste.

VIII. *Patente de santé.* — Les vaisseaux rapportent parfois, des régions lointaines qu'ils visitent, des germes de

maladies épidémiques. Le souci de la santé publique devait faire prendre, par les différents gouvernements, des mesures de police sanitaire. L'une d'elles est le certificat ou patente de santé. Ce certificat constate l'état sanitaire du pays d'où vient le navire, celui de son équipage et de ses passagers au moment du départ. La patente est nette lorsqu'elle atteste l'absence de maladies contagieuses ; le bâtiment est alors admis en libre pratique. Elle est suspecte, lorsqu'elle présente comme incertain l'état sanitaire du lieu de départ, brute, lorsqu'elle révèle l'existence de maladies contagieuses. Il appartient alors à l'autorité sanitaire d'ordonner une quarantaine dont la durée varie suivant le danger.

La patente de santé est inutile pour le cabotage entre ports français ou entre la métropole et l'Algérie.

Mentionnons encore quelques pièces moins importantes, la liste des passagers, l'inventaire du mobilier et du gréement, un exemplaire de l'instruction sur les feux, un livre ou registre des punitions (1).

L'obligation pour le capitaine de se munir des pièces que nous venons d'énumérer, n'est pas sanctionnée de la même manière suivant qu'elle a son origine dans l'art. 226 C. com., ou qu'elle découle d'une autre source. Si elle est imposée par une loi spéciale ou un décret, son inexécution rend le capitaine responsable du tort qui peut en résulter pour les tiers, mais il n'y a pas de présomption légale contre lui ; la charge de la preuve n'est pas renversée. La personne lésée doit démontrer que la négligence du chef de l'expédition lui a causé préjudice ; il ne lui suffit pas d'établir qu'elle a subi un dommage ; elle doit encore prouver

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, n° 557.

que ce dommage vient de l'absence des papiers exigés.

La situation du commandant du navire est bien différente, lorsqu'il a omis d'emporter avec lui les pièces dont l'article 226 donne la liste. Il doit alors lutter contre une présomption légale de faute. L'article 228 déclare, en effet, qu'en cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement. La preuve à faire par le demandeur est facile ; il doit seulement établir qu'il a souffert un dommage. Le capitaine sera condamné à le réparer, s'il ne parvient pas à démontrer que le dommage a sa cause, non dans l'omission de la pièce, mais dans un cas de force majeure.

Les tiers avec lesquels le capitaine n'est pas lié par un contrat, ont seul intérêt à invoquer la règle de l'art. 228 ; elle est inutile pour ceux à l'égard desquels il est tenu d'une obligation conventionnelle. Le débiteur est toujours réputé en faute lorsqu'il ne s'acquitte pas ; s'il se trouve dans l'impossibilité fortuite de le faire, c'est à lui d'en fournir la preuve (1).

§ III. — *Obligations du capitaine en cours de route.*

Le navire reconnu en état d'opérer le voyage, a reçu son chargement ; il est pourvu de toutes les pièces exigées au moment du départ, il quitte le port. Le capitaine a alors de nouvelles obligations à remplir. Il doit suivre la route qui lui a été tracée, prendre un pilote à l'entrée ou à la sortie des ports, être lui-même à bord en ces circonstances, n'abandonner son navire qu'en cas de nécessité et tenir un livre de bord.

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit maritime*, I, n° 365.

I. *Le capitaine doit suivre la route qui lui a été tracée.* — — Il a reçu une mission déterminée, celle de conduire le vaisseau au lieu de destination. Ce serait mal s'en acquitter que de s'écarter de la voie qui a été expressément indiquée. Car toute relâche occasionne un retard toujours préjudiciable à l'armateur et souvent aussi aux chargeurs ; elle peut avoir pour conséquence de rendre impossible la livraison des marchandises dans le délai convenu, de faire manquer une bonne occasion de vente. Elle a toujours, outre la nécessité d'acquitter les droits dus à l'arrivée au port d'escale, l'inconvénient d'entraîner, avec la prolongation du voyage, un surcroît de dépenses de toutes sortes. Le capitaine est responsable envers les intéressés du tort qu'il leur cause ainsi. Il n'échapperait à l'obligation de le réparer qu'en invoquant un événement de force majeure. Il a pu, par exemple, être contraint de modifier son itinéraire pour réparer des avaries ou éviter la poursuite de l'ennemi. Lorsque ses instructions ne lui font pas connaître la route à suivre, il est tenu de prendre le chemin direct le plus habituellement suivi (1).

II. *Du pilotage.* — Un bâtiment court de réels dangers lorsqu'il approche d'une côte mal connue de son équipage. La prudence conseille, en ces circonstances, de faire appel aux lumières d'un marin du pays, à même de donner d'utiles indications sur les récifs, les bas fonds où le navire risque de s'échouer. Le danger est plus grand encore à l'entrée ou à la sortie des ports, en raison de l'étroitesse des passes et de la multitude des embarcations. Aussi la loi impose-t-elle le pilotage à tout capitaine qui aborde ou

(1) Desjardins, t. II, nos 477 et 482. Lyon-Caen et Renault, I, n° 592.

quitte un port. Toutefois l'obligation ne consiste pas à prendre réellement un pilote à bord, mais seulement à payer les droits de pilotage. Si le capitaine a une parfaite connaissance des lieux, il se dispensera d'une précaution superflue ; dans le cas contraire, il n'hésitera pas à demander un pilote, puisque les dépenses n'en sont pas augmentées.

Quelques embarcations sont dispensées des taxes de pilotage. Ce sont les navires français de faible tonnage qui font habituellement la navigation de port à port et qui pratiquent l'embouchure des rivières. Profitent de la franchise les bâtiments à voiles de 80 tonneaux au maximum et les bâtiments à vapeur de 100 tonneaux et au-dessous (1). De plus, la loi du 30 janvier 1893, reproduisant d'ailleurs une disposition de celle du 29 janvier 1881, accorde au pouvoir exécutif le droit de supprimer les taxes de pilotage ou d'en modifier le régime. Les améliorations dictées par l'intérêt du commerce, sont introduites par des règlements d'administration publique rendus sur la demande des Chambres de commerce et après une instruction dans les formes ordinaires (art. 3, 2e al.).

III. *Obligation d'être sur le navire à l'entrée et à la sortie des ports.* — Rassuré par la présence d'un pilote grâce aux conseils duquel le vaisseau traversera heureusement, selon toute vraisemblance, les passes dangereuses, le capitaine, trop pressé de débarquer, pourrait être tenté d'abandonner son navire avant son arrivée dans le port, ou le rejoindre seulement en pleine mer, pour prolonger son séjour à terre. Le législateur a voulu prévenir cette faute. L'article 227 rappelle au chef de l'expédition qu'il doit être en personne à bord, à l'entrée et à la sortie des ports,

(1) Loi du 20 juin 1893, art. 8, 1er al.

havres et rivières ; et l'article suivant, dont nous avons déjà précédemment vu des applications, établit une présomption de faute contre lui ; il le déclare responsable envers les intéressés de tous les événements survenus en son absence. Le décret du 24 mars 1852 (art. 83) ajoute une amende de 25 à 300 francs.

IV. *Obligation de n'abandonner le navire qu'en cas de nécessité.* — Ce n'est pas seulement à l'entrée et à la sortie des ports et rivières que la présence personnelle du capitaine sur son bâtiment est exigée. Il doit s'y trouver d'une façon constante pendant toute la durée de la traversée ; son obligation ne se relâche que lorsque le vaisseau est amarré aux quais du lieu de destination. Sa science de la navigation, son expérience de marin ont inspiré confiance à l'armateur, et lui ont fait donner la délicate mission de diriger le navire. Il manquerait gravement aux devoirs imposés par la confiance de son commettant si, en cours de route, il se déchargeait sur le second du soin de guider la marche du vaisseau. Il est responsable de tous les événements survenus en son absence et qu'il aurait pu empêcher s'il s'était trouvé à bord (1). La fidélité, s'il est permis de s'exprimer ainsi, du capitaine à son navire, doit être telle que si des circonstances malheureuses, des événements devant la force desquels il faut s'incliner, le forcent à l'abandonner, il doit le faire le dernier (art. 80 D. 24 mars 1852). Son honneur de marin serait compromis, si, dans un honteux empressement à fuir le danger, il quittait le vaisseau, tant qu'il s'y trouve encore un passager ou le plus humble des matelots.

Il peut se faire qu'il soit impossible de continuer le

(1) De Valroger, I, 378.

voyage. Trop souvent, des sinistres, comme l'incendie, le naufrage, terminent brusquement les expéditions maritimes. Le capitaine, pas plus que les autres marins, n'est tenu d'attendre une mort certaine sur un navire désemparé que les vagues engloutissent progressivement. Son devoir est de veiller sur la vie des passagers, des gens de l'équipage et de sauver, en même temps que sa propre vie, la meilleure partie possible de la cargaison. Mais comme l'imminence du danger peut l'impressionner trop vivement et l'empêcher de se rendre un compte exact de la situation, il doit se défier de son propre jugement. La loi lui prescrit, dans ce cas, de prendre l'avis des officiers et des principaux de l'équipage (1). Les difficultés de la continuation du voyage seront sans doute sainement appréciées par ce groupe de marins expérimentés, et la détermination qu'ils suggéreront sera vraisemblablement la plus sage. Leur avis, toutefois, ne lie pas le capitaine. Il lui appartient, après avoir écouté l'opinion de chacun, de prendre parti, en toute indépendance et sous sa seule responsabilité. L'avis conforme des principaux de l'équipage, a pour effet de rendre vraisemblable la nécessité de l'abandon ; il sera plus difficile au capitaine de faire la preuve de la force majeure, s'il ne s'y est pas conformé ou s'il a négligé de le demander.

L'abandon une fois décidé, le premier devoir à remplir est celui de prendre les mesures nécessaires pour opérer le sauvetage de toutes les personnes à bord. La plus riche cargaison ne mérite pas le sacrifice de la vie d'un matelot, Il ne faut cependant pas négliger le chargement. Le capi-

(1) Desjardins, II, 479, de Valroger, I, 469 et suivants, Lyon-Caen et Renault, I, 597.

taine doit prendre avec lui toutes les marchandises qu'il lui est possible de sauver. S'il a encore la liberté du choix, il doit commencer par les plus précieuses (1) : *Le capitaine*, dit l'article 241, *ne peut abandonner le navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et des principaux de l'équipage ; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom.*

Les objets tirés du navire, périront peut-être avant qu'on soit parvenu à terre. Mais le capitaine n'est pas responsable des cas fortuits, il demeure déchargé.

V. *Le livre de bord.* — Le chef de l'expédition, maître sur son bord après Dieu, dépend, en cours de route, de sa seule volonté. Il n'échappe cependant pas à toute responsabilité, mais le contrôle de ses actes n'a lieu qu'à la fin du voyage. Il fallait, pour assurer un contrôle efficace, chercher un moyen de se faire rendre un compte exact de la manière dont il s'est acquitté de ses fonctions. Il importe d'ailleurs, à bien des points de vue, de connaître la nature et les circonstances des faits du voyage ; leurs conséquences varient suivant les causes auxquelles on les attribue. Ceux qui ont à faire valoir les droits pouvant en résulter, ont besoin de savoir comment ils se sont produits, afin de recourir contre les personnes dont la responsabilité est en jeu. L'article 224 C. com. ordonne, dans ce but, au capitaine, de tenir un livre spécial où il constate au jour le jour, à mesure qu'ils arrivent, les événements relatifs à l'expédition. C'est le livre ou registre de bord. La

(1) L'art. 80, D. 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril, 1898 lui fait un devoir d'emporter les papiers de bord, les dépêches postales.

loi indique ce qu'il doit contenir. Il faut y mentionner les résolutions prises, les recettes et les dépenses, ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former. On doit, en règle générale, y trouver trace de tout acte accompli par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions, ou, pour employer les termes de la loi, de tout ce qui concerne le fait de sa charge.

Des précautions ont été prises pour empêcher le commandant du navire de supprimer les pages accusatrices et de faire à loisir une relation favorable des circonstances du voyage. Le registre de bord est coté et paraphé par un juge du tribunal de commerce ou bien par le maire ou son adjoint dans les lieux où ce tribunal n'existe pas (art. 224). Il doit être visé dans les 24 heures de l'arrivée (art. 242).

Le livre de bord a une grande importance en matière de preuve (1) ; il corrobore une autre pièce dont nous nous occuperons bientôt, le rapport de mer. Ses énonciations font foi contre le capitaine, mais elles ne suffisent pas à le justifier, en vertu du principe que nul ne peut se faire un titre à soi-même. Cependant les juges s'en rapporteront, par la force des choses, au registre de bord, lorsqu'on n'alléguera, contre lui, aucun élément de preuve, et que rien dans la déposition des gens de l'équipage ne viendra le contredire.

Mentionnons encore deux livres dont l'existence, non obligatoire, est néanmoins fréquente, celui de loch et celui des traversées. Le premier relate les faits purement techniques de l'expédition ; le second constate les voyages réalisés par le navire et démontre le droit de l'armateur aux primes accordées à la navigation. Les mentions qu'il con-

(1) De Valroger, I, n° 357.

tient sont inscrites par le commissaire de l'inscription maritime ou le consul.

§ IV. — *Obligations du capitaine à l'arrivée.*

Le capitaine a disposé, durant le voyage, de pouvoirs exorbitants sur le bâtiment, la cargaison, les gens de l'équipage et les passagers mêmes. Il importe de vérifier l'usage fait de pouvoirs aussi étendus, en même temps que de préciser d'une façon définitive le caractère des événements de la traversée, afin de permettre aux intéressés d'en tirer les conséquences qu'ils comportent. Voilà pourquoi l'article 242 C. com. oblige le capitaine à faire un rapport de mer.

On donne ce nom à une relation des événements du voyage, faite à l'arrivée à destination. Le Code de commerce indique les énonciations qu'il doit contenir ; il doit faire connaître le temps et le lieu du départ, la route suivie, les hasards courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage. Les prescriptions du Code sont complétées par une ordonnance du 29 octobre 1833 (art. 10), où sont détaillés les faits à consigner dans cette pièce. Tout ce qui concerne les intérêts privés exposés sur le bâtiment ou les intérêts généraux de la navigation, en forme l'objet.

Il y a, de la sorte, deux récits de la traversée, l'un écrit au jour le jour sur le livre de bord, l'autre contenant un exposé d'ensemble et rédigé après la traversée. Ils ne font cependant pas double emploi. « Il (1) (le rapport de mer) peut indiquer avec plus de netteté et de développement les

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 605.

événements de mer, survenus pendant le voyage, de façon à éclairer sur les causes des accidents, à faire apercevoir s'ils sont dûs, soit à des cas de force majeure, soit à la faute du capitaine ou à celle des gens de l'équipage. » On peut ajouter que le livre du bord, enregistrant les faits au moment où ils se produisent, avant peut-être qu'on ait pu en calculer les conséquences, présente une plus grande garantie de sincérité et corrobore les affirmations du rapport. L'utilité de ce dernier en est cependant diminuée ; et, comme il est une cause d'entrave à la rapidité de la marche des bâtiments à vapeur chargés d'un service régulier, beaucoup de lois étrangères n'exigent un rapport que dans les circonstances exceptionnelles. C'était aussi la pensée du projet de 1867 (art. 250).

La loi ne voulant pas laisser au chef de l'expédition le temps d'atténuer sa responsabilité au moyen d'un rapport volontairement inexact, en ordonne le prompt dépôt. L'inspection du navire à l'arrivée révèle parfois des avaries demeurées inaperçues jusque-là, et le déchargement des marchandises peut faire constater des détériorations provenant de la négligence de l'équipage. Il serait imprudent de donner au capitaine le loisir d'imaginer une explication et de présenter les choses sous un jour favorable pour lui. Un délai de 24 heures seulement lui est accordé pour faire son rapport et il lui est interdit, avant d'en avoir opéré le dépôt effectif, de décharger la moindre partie de la cargaison, sous peine, dit l'article 248, de poursuites extraordinaires (1).

(1) Le décret du 24 mars 1852 (art. 92) punit de réclusion le capitaine qui, dans une intention frauduleuse, décharge des marchandises avant d'avoir fait le rapport. S'il n'y a pas intention frauduleuse, de Valroger pense que la violation de l'art. 248 pourrait

Le rapport de mer est fait au président du tribunal de commerce et le dépôt en est effectué au greffe de ce tribunal. Comme tous les ports ne possèdent pas une juridiction commerciale, le capitaine abordant en un lieu qui en est dépourvu, le présente au juge de paix du canton. Celui-ci ne conserve pas au greffe de la justice de paix le rapport qu'il a reçu ; il est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin (art. 243). A l'étranger le président du tribunal de commerce est remplacé par le consul ou à défaut par le magistrat de l'endroit.

Le rapport n'est pas seulement exigé à l'arrivée à destination ; il l'est encore toutes les fois qu'une circonstance imprévue met fin au voyage, comme en cas de naufrage, de prise par l'ennemi, de pillage par les pirates ou lorsque le navire fait relâche. La relâche entraînant un retard dont il répond, s'il n'y a pas force majeure, le capitaine a l'obligation de faire connaître immédiatement le motif pour lequel il s'est détourné de sa route. Il rédige, en conséquence, un rapport simplifié, contenant seulement la cause de la relâche, auquel on donne le nom de petit rapport ou petit consulat.

Dans quelle mesure convient-il d'ajouter foi au rapport de mer ? Œuvre d'une partie en cause, il a un caractère suspect. Il peut sans doute être invoqué contre elle, mais il ne saurait par lui seul servir à sa décharge. Toutefois son autorité grandit lorsqu'il a été soumis à la vérification. On le vérifie en s'assurant, par tous les moyens dont on dispose, de la vérité des allégations qu'il contient. Le magistrat, après avoir écouté la relation du commandant du navire,

peut-être être considérée comme une contravention de grande voirie (I. n° 506).

contrôle ses déclarations par celles des officiers, des hommes de l'équipage et des passagers. Il les interroge, compare leurs dépositions aux dires du capitaine et reçoit toutes les preuves articulées contre lui (art. 246 et 247). Le rapport ainsi fortifié par les affirmations concordantes des matelots, perd son caractère personnel. Ce n'est plus l'œuvre d'une personne intéressée à dénaturer les faits, c'est le récit des événements tels qu'ils ont apparu à leurs seuls témoins. Un pareil document mérite une réelle confiance.

La force probante du rapport varie donc suivant qu'il a été ou n'a pas été vérifié. S'il l'a été, ses énonciations sont présumées exactes, les faits qu'il mentionne sont considérés comme établis, et cette présomption de vérité existe à l'égard de tous (1), le capitaine peut s'en prévaloir aussi bien que l'armateur, les chargeurs et, d'une façon générale, tous les intéressés au navire et au chargement. Ce n'est cependant pas une présomption indestructible. *La preuve des faits contraires est réservée aux parties*, dit l'art. 247, dernier alinéa. Non vérifié, il n'est point admis à la décharge du capitaine et ne fait point foi en justice (art. 247, 2e alinéa). Il prouve seulement contre celui dont il émane. Au rapport non vérifié il faut assimiler, à ce point de vue, le rapport tardif (2).

La vérification n'est pas possible en cas de naufrage, lorsque le capitaine seul a été sauvé. Faut-il inférer de cette absence de vérification que l'événement de force majeure n'est pas démontré et conclure à la responsabilité du commandant du navire ? Une telle solution serait évidemment inique. La situation du capitaine ne doit pas être

(1) De Valroger, I, n° 501.
(2) De Valroger, I, 502. Lyon-Caen et Renault, I, n° 614.

plus mauvaise parce que la mort ou la disparition des gens de l'équipage ou des passagers ne lui permet pas d'appuyer ses affirmations sur des témoignages. Sa parole doit être crue jusqu'à preuve contraire ; il faut admettre, dans cette hypothèse, la présomption d'exactitude qui s'attache au rapport vérifié (art. 247, 2e alinéa).

Ce que nous venons de dire fait apercevoir les conséquences de l'omission du rapport. S'il est survenu, pendant la navigation, quelque événement fâcheux, le capitaine n'a pas, comme il en avait l'obligation, conduit heureusement le navire à destination, il doit être déclaré responsable s'il ne fait pas la preuve de la force majeure. Il lui sera difficile, en l'absence de rapport, d'administrer cette preuve et se trouvera tenu de réparer tout le dommage dont ont souffert le navire et la cargaison.

Parmi les autres obligations imposées à l'arrivée, indiquons encore : 1° celle de constater le moment précis de son entrée au port. Cet instant est le point de départ de délais importants ;

2° Celle de faire viser son livre de bord dans les 24 heures ;

3° Celle de faire inscrire son arrivée, dans le même délai, sur le registre d'entrée et de sortie du port;

4° Celle de déposer son manifeste au bureau de la douane et d'y faire, en outre, une déclaration détaillée des marchandises composant sa cargaison.

DEUXIÈME PARTIE

MANDAT DU CAPITAINE

CHAPITRE PREMIER

MANDAT LÉGAL ET MANDAT CONVENTIONNEL

Les nécessités du commerce de mer ont fait attribuer de bonne heure au capitaine un mandat lui conférant des pouvoirs considérables. Des circonstances diverses peuvent, avant le départ, en cours de route ou à l'arrivée, l'obliger à conclure des conventions variées dans l'intérêt de la navigation. Il passe tous les actes juridiques utiles, en vertu de pouvoirs qu'il a reçus de l'armateur en même temps que le commandement du navire.

On aurait pu laisser aux intéressés le soin de régler eux-mêmes l'étendue de ce mandat. C'eût été une lourde tâche pour l'inexpérience du grand nombre. En mer, les événements imprévus sont fréquents. L'intérêt bien entendu de l'entreprise exige que le capitaine, seul en état de juger sainement les besoins créés par les circonstances, ait la faculté d'accomplir librement tous les actes utiles. Il faut donc lui accorder des pouvoirs assez grands pour ne pas

entraver sa liberté d'action dans les moments critiques et ne pas l'empêcher de prendre une mesure opportune. D'autre part, des pouvoirs trop considérables présenteraient de graves dangers pour l'armateur tenu des obligations assumées en son nom par un mandataire inconsidéré. La difficulté serait donc de trouver une formule assez large pour permettre tout ce qui peut contribuer au succès de l'expédition et assez étroite pour ne permettre que cela, ou, au moins, sauvegarder, dans la mesure du possible, les intérêts du propriétaire. Cette formule devrait aussi être assez claire, assez précise pour ne laisser aucun doute sur les intentions des parties; car une rédaction obscure aurait des conséquences fâcheuses pour le commerce maritime. Les tiers auxquels un marché serait proposé, mal renseignés sur l'étendue des attributions du capitaine, n'oseraient l'accepter dans la crainte de voir l'armateur en refuser l'exécution. L'incertitude sur les intentions mal exprimées du mandant, laisserait la porte ouverte aux contestations, et la perspective de procès est peu favorable à la prompte conclusion des affaires. Trouverait-on souvent une formule assez parfaite? Il est permis d'en douter.

Il a paru préférable au législateur de tracer lui-même les règles du mandat du capitaine. Il s'est inspiré des besoins révélés par la pratique de la navigation et aussi des inconvénients pour l'armateur d'une trop grande latitude laissée à son mandataire. Ses dispositions, tout en ménageant l'initiative du commandant du navire, lui imposent, quand les circonstances le permettent et pour les actes graves, des mesures protectrices des droits du mandant. De plus, elles ont acquis, par l'interprétation de la doctrine et de la jurisprudence, la précision et la certitude qui, en coupant

court aux litiges, assurent la stabilité des contrats et facilitent, par là même, les opérations commerciales. Mais elles n'ont pas le caractère d'ordre public, elles ne sont pas obligatoires pour les parties. La loi a voulu suppléer aux omissions des contractants, exprimer leurs intentions trop souvent confuses ; elle n'a pas voulu supprimer leur volonté. Aussi peuvent-ils modifier par des conventions particulières le mandat légal. Celui-ci s'adapte aux besoins généraux, habituels de la navigation. Rien n'empêche le propriétaire du navire de le transformer pour le mettre en parfaite harmonie avec les besoins spéciaux de l'entreprise qu'il a en vue. Il peut, à son gré, augmenter ou amoindrir les attributions du capitaine. Sa volonté clairement exprimée fait loi et les dispositions législatives s'appliquent dans la mesure où il les a laissées subsister.

La clause par laquelle l'armateur retire au capitaine la faculté de faire certains actes qui, selon le mandat légal, rentrent dans la sphère de ses attributions, n'est pas, par le fait de son insertion, opposable aux tiers. Ceux-ci l'ignorent. Ils ont dû penser que celui avec lequel ils traitaient était muni des pouvoirs ordinaires conférés par la loi de son pavillon. Ils ont légitimement cru avoir le propriétaire comme obligé ; leur bonne foi ne doit pas être trompée (1). Ils se trouvent dans une situation analogue à celle prévue par l'art. 2005 du Code civil. Ceux qui ont contracté avec un mandataire dont les pouvoirs ont été révoqués à leur insu, ont cependant le mandant pour débiteur. Il n'y a pas, il est vrai, dans notre hypothèse, révocation du mandat, il y a restriction conventionnelle, dès l'origine, du mandat légal. Mais cette différence n'est pas une raison de rejeter la

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 532 et 569.

solution de l'art. 2005, dont le but est de protéger la bonne foi induite en erreur. Il importe peu que l'erreur provienne d'une révocation demeurée inconnue ou d'une restriction originaire ignorée.

Cette solution est d'ailleurs commandée par l'intérêt supérieur du commerce. Si ceux auxquels s'adresse le capitaine, ont à craindre de se voir opposer des clauses restrictives qu'ils ne connaissent pas, ils refuseront d'écouter ses propositions. De pareilles clauses ne produisent effet à l'égard des tiers que si elles ont été portées à leur connaissance. En cas de contestation, c'est à l'armateur de prouver qu'ils les ont connues. Leur seul résultat, en l'absence de cette preuve, est d'engager la responsabilité du capitaine. Il doit indemniser l'armateur du préjudice causé par les actes passés en dehors de ses attributions, telles qu'elles ont été conventionnellement fixées.

Une clause assez fréquente dans la navigation au cabotage, a donné à la jurisprudence l'occasion de sanctionner cette doctrine. C'est celle des cinq-huitièmes. L'armateur abandonne au capitaine les cinq-huitièmes du fret ; mais par contre, celui-ci a la charge du paiement des matelots, de leur subsistance et des frais généraux de la navigation. Les gens de l'équipage, les fournisseurs divers qui ont traité avec ce dernier dans l'ignorance de cette convention, ont vu admettre leur action contre le propriétaire du navire. Les tribunaux ont jugé que celui-ci doit, pour leur opposer la clause des cinq-huitièmes, prouver qu'ils en ont eu connaissance au moment du contrat (1).

Nombreuses peuvent être les modifications apportées

(1) Nantes, 11 juin 1879, *Jurisp. com. et marit.*, de Nantes, 79, 1, 155. Trib. com. St-Nazaire, 24 déc. 1891. Rec. de juris. com. et marit. du Hâvre 1892 2. 23.

conventionnellement aux attributions ordinaires du commandant du navire. Nous n'avons pas à nous en occuper. Les principes généraux dont s'inspire le juge, pour l'interprétation des contrats, lui permettront de trancher les contestations qu'elles soulèveront peut-être ; notre tâche se borne à l'étude du mandat légal du capitaine.

CHAPITRE II

ÉTENDUE DU MANDAT LÉGAL

§ I. — *Règle générale.*

Nombreux sont les actes juridiques rentrant dans les attributions du capitaine. Il engage les matelots (art. 223), fait travailler au radoub du bâtiment, achète des voiles, des cordages, emprunte, frète le navire (art. 232). Son mandat embrasse encore bien d'autres actes. Le législateur n'a pas entendu donner une liste limitative des contrats ou quasi-contrats accessibles au chef de l'expédition. Sa prévoyance aurait pu être mise en défaut par les événements ; des besoins exceptionnels auraient pu se faire sentir auxquels un mandat restreint à certains actes déterminés, n'aurait pas permis de faire face. Une énumération limitative aurait été, ici, trop dangereuse.

Aussi a-t-on procédé d'une autre manière pour délimiter la sphère des attributions du commandant du navire. On lui a reconnu les pouvoirs les plus larges pour accomplir tous les actes qu'il juge indispensables ou simplement utiles à la navigation. Mais quelques circonstances ont été prévues, quelques actes plus importants spécifiés à propos desquels des restrictions ont été établies. Le principe est que le capitaine a, en général, pleins pouvoirs pour agir à son gré dans l'intérêt de l'expédition ; mais, s'il se trouve

dans un des cas particuliers déterminés par la loi, il doit se conformer à des règles spéciales.

Ce principe n'est pas expressément formulé par le Code de commerce. On l'induit par le raisonnement des réserves faites par le législateur. Celui-ci a soin de mentionner que, pour emprunter sur le navire ou la cargaison, vendre les marchandises pour se procurer l'argent nécessaire, il faut remplir diverses formalités (art. 234) ; il demande un mandat spécial pour la vente du bâtiment (art. 237) ; il veut le consentement du propriétaire, si on se trouve au lieu de sa demeure (art. 232). En dehors des hypothèses prévues aucun texte ne prescrit de formalités, n'impose au capitaine l'obligation de se munir d'une autorisation, ou ne lui refuse la faculté d'agir. C'est donc qu'il est le maître d'agir comme il l'entend. Car tout pouvoir, quel qu'il soit, n'a de limites que celles qui lui sont données. Puisque, en dehors de certaines circonstances, aucune restriction n'a été apportée à celui dont nous nous occupons, il faut en inférer qu'il est entier. Le chef de l'expédition conclut à son gré toutes les conventions qui lui paraissent opportunes.

L'art. 232 du Code de commerce surtout est explicite. Il règle les droits du capitaine lorsque celui-ci est dans la ville où réside l'armateur et il exige l'autorisation du propriétaire pour faire travailler au radoub, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, emprunter, fréter le navire. Cette autorisation nécessaire en cas de présence du propriétaire ne l'est plus lorsque le capitaine s'est éloigné de la demeure de l'armateur. Agissant alors dans la plénitude de ses attributions, il peut faire procéder au radoub, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment. On comprend la portée de cette formule générale *et autres choses pour le bâtiment.* Elle détruit

toutes limites et donne au mandat la plus grande étendue. Tout acte juridique, quel qu'il soit, rentre dans les attributions ordinaires du capitaine, à moins qu'un texte spécial lui refuse la faculté de le passer ou lui impose certaines formalités.

Il faut cependant que cet acte intéresse la navigation. Le mandat que le capitaine tient de l'armateur, a pour but une heureuse et profitable issue du voyage entrepris. Ce qui ne tend pas à ce but dépasse évidemment ses pouvoirs ; les conventions qu'il consent comme représentant du propriétaire doivent être utiles à l'expédition. « On peut dire que les pouvoirs du capitaine sont corrélatifs à son obligation de diriger le navire et de le conduire sain et sauf, s'il est possible, au port de destination. Pour remplir cette obligation, des actes divers sont souvent utiles, il faut bien que le capitaine ait le pouvoir de les faire, autrement il ne pourrait la remplir (1). » L'acte étranger à la navigation ou qui ne tend pas à rendre la traversée plus facile et plus sûre, ne produit pas d'obligations à la charge de l'armateur. Tel est l'achat d'une cargaison ; le capitaine a reçu la mission de conduire le vaisseau et non celle de se livrer au trafic des marchandises.

Résumons ce que nous venons de dire par une règle générale : le chef de l'expédition a pleins pouvoirs, en vertu du mandat que la loi attache à son engagement, de faire tous les actes juridiques utiles à la conduite du bâtiment et au succès du voyage. Mais cette règle souffre quelques exceptions qu'il nous reste à étudier.

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 566.

§ II. — *Restrictions aux pouvoirs du capitaine.*

Le mandat du commandant du navire souffre certaines limitations. Ses pouvoirs ne lui permettent pas d'hypothéquer le navire ou de le vendre ; ils sont suspendus par la présence du propriétaire au port où se trouve le bâtiment, et ils ne lui laissent que sous certaines conditions, la faculté d'emprunter en cours de route pour faire face aux dépenses nécessitées par la navigation.

En créant l'hypothèque maritime, le législateur a organisé un excellent moyen de crédit au profit de l'armateur. Mais il s'est conformé aux principes du droit civil suivant lesquels le propriétaire seul ou son madataire spécial peut établir des droits réels (1) ; il a refusé au capitaine le pouvoir d'hypothéquer le navire. Nous lisons, en effet, dans l'art. 3 de la loi de 1885 : *L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial.* Cette prohibition, en harmonie avec les règles du droit commun, cadre assez mal avec les articles 191, n° 7, et 192, n° 5 du Code de commerce. On ne conçoit pas bien pourquoi celui qui a droit, au cours du voyage, de faire un emprunt privilégié sur le navire, ne peut pas emprunter avec la garantie d'une hypothèque.

Il y a cependant une hypothèse dans laquelle le capitaine a le pouvoir de constituer une hypothèque maritime. C'est celle prévue par l'art. 233. Le bâtiment, possédé par plusieurs copropriétaires, a été frété du consentement de tous ou de la majorité et quelques-uns refusent de contribuer aux frais de son armement. Leur mauvais vouloir ne doit

(1) Art. 1988, 2e al., C. civ.

pas entraver le voyage projeté. L'article 233 donne au capitaine le moyen de vaincre leur résistance, en l'autorisant à emprunter hypothécairement sur la part des copropriétaires récalcitrants. Mais il doit, auparavant, faire sommation aux refusants et se munir de l'autorisation du juge (1).

La constitution d'hypothèque n'est pas le seul acte interdit au capitaine ; il faut y ajouter la vente du navire (art. 237). Nul ne peut trouver dans le mandat qui lui est confié, la faculté de faire un acte directement opposé au résultat à atteindre et qui serait la négation même du mandat. Le chef de l'expédition est chargé de conduire le vaisseau au port qui lui a été indiqué ; il est tenu de ne rien négliger, de n'épargner aucun effort pour assurer la sécurité de la navigation ; on lui accorde, dans ce but, les pouvoirs les plus larges ; mais on ne saurait lui accorder celui d'agir, d'une façon évidente, à l'encontre des intentions de l'armateur, et de rendre lui-même impossible l'accomplissement de sa mission. Le propriétaire se propose d'exploiter son navire et non de le vendre. Le capitaine, en l'aliénant, se mettrait dans l'impossibilité d'exécuter les desseins de son commettant, puisqu'un nouveau maître serait substitué à celui dont il tient ses fonctions.

Le motif de cette règle en détermine la portée ; elle n'a plus de raison d'être lorsque le navire est hors d'état de continuer sa route. L'intérêt bien entendu du propriétaire commande de vendre le bâtiment devenu innavigable. Les

(1) On discute la question de savoir si le capitaine peut emprunter sur la part de la majorité des copropriétaires qui se ravisent. Nous ne le pensons pas, nous croyons que la majorité a, relativement à l'exploitation du navire, tous les droits du propriétaire unique. Celui-ci peut renoncer au voyage, la majorité le peut aussi, la minorité n'a pas de droits acquis contre elle.

réparations nécessaires pour le remettre en état de tenir la mer, seraient trop onéreuses. La vente permet d'en utiliser les débris.

On ne pouvait laisser le capitaine apprécier souverainement l'innavigabilité. C'eût été détruire la règle et reconnaître en fait, au commandant du navire, la faculté presque illimitée d'aliéner. L'état du bâtiment doit être légalement constaté. Des experts désignés, en France, par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul, examinent le vaisseau et font connaître leur avis; l'autorité qui les a désignés, déclare ensuite l'innavigabilité, s'il y a lieu. C'est seulement après avoir provoqué et obtenu la déclaration d'innavigabilité que le capitaine peut vendre le navire.

Cette formalité n'est cependant pas prescrite à peine de nullité (1). La seule condition requise est celle de l'innavigabilité dont la déclaration est la preuve ordinaire. Mais lorsqu'un cas de force majeure ne permet pas de se ménager cette preuve, comme il arrive quand le vaisseau est jeté par la tempête sur une côte déserte, le capitaine peut cependant procéder à la vente. Il ne faut pas consommer le désastre en refusant au propriétaire le moyen de retirer un mince profit des débris de son navire, parce qu'il n'y a pas sur les lieux d'experts compétents, ni d'autorité qualifiée pour déclarer l'innavigabilité. Le défaut de déclaration, lorsqu'elle est possible, fait présumer le bon état du bâtiment et la nullité de la vente. Mais la vente est valable si, en fait, le navire ne peut plus naviguer.

Une troisième et importante limitation du mandat du capitaine a lieu lorsqu'il se trouve à l'endroit de la de-

(1) De Valroger, I, n° 450, Lyon-Caen et Renaul I, n° 137.

meure de l'armateur ou de son fondé de pouvoir. Elle résulte de la combinaison des articles 223, 232 et 321 C. com. Le premier l'oblige, dans cette hypothèse, à se concerter avec l'armateur pour la formation de l'équipage. Nous en avons déjà étudié la disposition et nous avons dit que le droit de choisir les matelots ne lui appartient pas seulement en tant que mandataire, mais aussi en tant que commandant du navire, de telle sorte que, obligé de respecter les affrètements et d'une façon générale tous les contrats consentis par le propriétaire seul en vue de l'expédition, il ne peut cependant pas être contraint de recevoir à bord les marins engagés en dehors de lui par l'armateur et dont les services ne lui agréent point. Mais, tandis que loin de la résidence du propriétaire il recrute seul et librement son équipage, au lieu de sa demeure il doit s'entendre avec lui et obtenir son adhésion.

Les articles 232 et 321 énumèrent certains actes qui rentrent dans la sphère des attributions ordinaires du capitaine, mais pour lesquels ils exigent une autorisation spéciale au lieu de la demeure du propriétaire ou de son fondé de pouvoir. Cette autorisation est nécessaire pour faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, des cordages, emprunter à la grosse, soit avant le départ, soit en cours de route, fréter le navire. Cette énumération n'est nullement limitative ; les mots : et *autres choses*, de l'art. 232, montrent que le législateur établit une règle générale. Le capitaine qui a, en principe, tout pouvoir pour agir au mieux des intérêts de l'entreprise, ne peut contracter aucune obligation lorsqu'il se trouve dans la ville où réside le propriétaire. Son mandat se trouve suspendu pendant toute la durée de la présence de ce dernier. Il lui faut des pouvoirs spéciaux pour agir en son nom.

La cause en est facile à comprendre. On a délégué au capitaine des pouvoirs presque illimités parce que le principal intéressé au succès de l'expédition est ordinairement trop éloigné pour prendre les mesures opportunes. Lorsque cet éloignement cesse et que l'armateur peut facilement, sans qu'il en résulte de lenteurs dans la conclusion des affaires et de retards dans la marche du navire, soigner lui-même ses intérêts, le mandat n'a plus sa raison d'être (1).

Le motif de la loi va nous aider à déterminer le sens des mots : la demeure du propriétaire, dont se servent les articles 223, 232 et 321 ; car il existe une vieille controverse sur la portée de cette expression.

Émérigon lui donnait une signification très large (2). Pour lui, la demeure comprend toute l'étendue d'un bailliage. Le capitaine est au lieu de la demeure du propriétaire lorsqu'il se trouve en un endroit quelconque du bailliage habité par celui-ci. On a parfois adopté cette interprétation, en substituant l'arrondissement à l'ancien bailliage (3). Cette opinion est arbitraire. Aucun texte ne justifie le sens si étrangement compréhensif donné au mot demeure. On ne s'explique pas davantage le choix d'une circonscription plutôt que d'une autre, de l'arrondissement civil plutôt

(1) On discute cependant la question de savoir si le capitaine peut affréter le navire au lieu de la demeure du propriétaire, sans l'autorisation de celui-ci. Selon M. Boistel l'affrétement total seul lui est interdit (n° 1197). La plupart des auteurs lui refusent le droit de conclure des affrétements partiels. Ils font seulement exception pour ceux qu'on a appelés affrétements de remplissage, et M. Desjardins conseille au capitaine de ne pas étendre cette catégorie d'affrétement (II, n° 398).

(2) *Contrats à la Grosse*, chap. IV, sect. VI.

(3) Trib. com. de Nantes, 17 juin 1876, *Journ. de jurisp.*, de Nantes 1877, I, 15.

que de l'arrondissement maritime. Le capitaine peut aussi rencontrer l'armateur à l'étranger, dans un pays dont les divisions territoriales ne concordent pas avec celles du nôtre. Comment fixer, dans cette hypothèse, le moment où une autorisation spéciale deviendra nécessaire.

Des auteurs estiment que la demeure du propriétaire est le lieu où il réside et a en même temps son domicile, conformément à l'art. 102 du Code civil (1). Dans cette opinion, les pouvoirs du commandant du navire cessent, non pas lorsque le propriétaire réside accidentellement ou non dans le même port que le capitaine, mais lorsque tous deux sont réunis au lieu même du domicile du propriétaire.

Les partisans de la double interprétation que nous venons d'exposer, du mot demeure, ne se sont pas assez pénétrés de la raison de l'art. 232. Puisque le seul motif de l'obligation imposée au capitaine de demander le consentement du propriétaire, est qu'il peut facilement, sans inconvénient pour les intérêts dont il a charge, s'entendre avec lui, le mettre au courant de ses projets, et recevoir ses instructions, cette obligation doit lui incomber toutes les fois que la facilité d'entente existe, c'est-à-dire toutes les fois que l'armateur réside, en fait, au lieu où est le capitaine. La demeure dont il est ici question, n'est donc ni l'arrondissement, ni le domicile ; c'est l'endroit où l'on se trouve en fait. C'était déjà l'opinion de Valin (2) ; elle est généralement adoptée aujourd'hui (3). Admise par le projet de réforme du livre II du Code de commerce de 1867, elle se

(1) Laurin sur Cresp. I, p. 572.

(2) Valin dit que le capitaine n'a pas la liberté de former seul l'équipage lorsque le propriétaire ou l'armateur est *sur le lieu* (sur l'ordonnance, art. 5, livre II, titre I).

(3) De Valroger, I, n° 347. Desjardins, II, n° 389.

trouve consacrée par le règlement général de 1866, d'après lequel « *il* (le capitaine) *est néanmoins tenu de se concerter avec les propriétaires lorsque ceux-ci sont sur les lieux* » (art. 216).

Une quatrième restriction aux pouvoirs du capitaine résulte de l'article 234 et concerne l'emprunt destiné à parer aux frais du voyage.

Pour bien préciser les circonstances dans lesquelles s'applique la disposition de l'art. 234, il faut distinguer suivant l'époque de l'emprunt. Les règles qui le gouvernent varient suivant qu'il a été contracté avant le départ ou en cours de route.

L'emprunt avant le départ est un des actes renfermés dans la sphère des attributions ordinaires du capitaine et pour lesquels rien ne limite sa liberté d'action. Il peut le contracter sans en faire constater la nécessité et même sans qu'il y ait nécessité. L'article 232, en effet, exige une autorisation spéciale seulement dans le lieu de la demeure du propriétaire et les formalités de l'art. 234 doivent être écartées, puisqu'elles ne sont prescrites que pour l'emprunt fait pendant le voyage. Ce qui le démontre encore, c'est que le prêteur, voulant se prévaloir, quand il existait encore, du privilège de l'art. 191, n° 9, n'avait pas de procès-verbal à présenter. L'écrit constatant le prêt, était une preuve suffisante du privilège. Cependant cet emprunt, tout en restant, en principe, facultatif pour le capitaine, aura lieu bien rarement. Le prêteur veut des garanties, et le privilège attaché à sa créance par le Code de commerce, a été supprimé par les lois du 10 décembre 1874 (art. 27) et du 10 juillet 1885 (art. 39).

L'article 234 du Code de commerce trouve son application en cours de route, lorsqu'un événement quelconque oblige

le capitaine à se procurer des ressources. La seule utilité des dépenses à faire ne légitimerait pas l'emprunt, il faut que ces dépenses soient nécessaires.

La lecture de l'article en question pourrait faire croire que des réparations urgentes du navire ou l'achat de victuailles sont seuls de nature à motiver l'acte particulièrement grave qu'il autorise sous certaines conditions. Il n'en est rien. Les articles 191, n° 7, et 192, n° 5, en élargissent la portée ; ils accordent un privilège à celui qui a prêté, au cours du dernier voyage, les sommes nécessaires aux besoins de l'expédition, sans distinguer entre ces besoins. Tout besoin, quel qu'il soit, et non pas seulement la nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, justifie un emprunt ou la vente de la cargaison (1).

On n'a pas voulu, dans l'intérêt de l'armateur que menace un acte aussi important, laisser le capitaine seul juge des dépenses à effectuer ; et ici apparaissent de nouvelles dérogations aux règles habituelles du mandat. Deux formalités lui sont prescrites : il doit faire constater, par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, la nécessité où il se trouve de se procurer des ressources, et se munir d'une autorisation qui lui est donnée en France par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

Deux moyens s'offrent au commandant du navire pour se procurer les sommes nécessaires aux besoins de la navigation, parce qu'il a sous la main deux sortes de biens à

(1) L'énumération des besoins pour lesquels le capitaine peut faire des emprunts, donnée par l'art. 234 du code de commerce n'a rien de limitatif (Cass., 19 août 1879, D. 80, 1, 97). Desjardins, II, n° 506.

donner en garantie aux prêteurs. Il peut contracter un emprunt privilégié sur le bâtiment ou mettre les marchandises en gage. Il a le choix entre ces deux moyens. Remarquons seulement qu'à l'égard de la cargaison, son droit ne se borne pas à la mise en gage ; il peut même la vendre. Mais l'emprunt ou la vente ne doivent pas dépasser les besoins constatés. La nécessité qui seule justifie des opérations aussi graves, en marque aussi les limites. Le capitaine ne doit se procurer par ces moyens que la somme strictement indispensable.

La faculté de mettre les marchandises en gage ou de les vendre est remarquable. On conçoit facilement l'emprunt privilégié sur le navire, le capitaine engage le bien de celui pour le compte duquel il agit. Mais comment trouver dans le mandat dérivant du contrat d'engagement passé avec l'armateur le principe de ce pouvoir exorbitant sur ce qui appartient à des tiers, aux chargeurs ? Il ne faut pas oublier qu'il s'agit du salut du navire. Tout périra vraisemblablement, navire et cargaison, si on ne se procure pas les ressources urgentes ; il sera, pour le moins, impossible de continuer le voyage. Le législateur n'hésite pas à donner au chef de l'expédition, dans ces circonstances extrêmes, les moyens les plus efficaces d'obtenir l'argent dont il a besoin, et un moyen efficace est, sans contredit, la mise en gage ou la vente des marchandises. Cette mesure ne sauvegarde pas seulement les intérêts du propriétaire, mais ceux des affréteurs eux-mêmes. Le voyage sera poursuivi ; ils tireront parti des marchandises non vendues et il leur sera tenu compte des autres.

CHAPITRE III

CONSÉQUENCES DES ACTES DU CAPITAINE A L'ÉGARD DE L'ARMATEUR

§ I. — *Principe de la responsabilité de l'armateur.*

Le mandataire parle au nom de celui qu'il représente dans les actes juridiques où il figure en cette qualité ; il est, pour ainsi dire, son organe, en sorte que les conséquences des actes passés sont les mêmes que si le mandant était intervenu en personne et avait conclu les conventions consenties par son représentant *Qui mandat, ipse fecisse videtur.* Des droits et des obligations en résultent ; le mandataire ne peut se prévaloir des uns, ni être contraint d'exécuter personnellement les autres. Le mandant seul devient créancier ou débiteur.

Tels sont les principes généraux dont aucun texte ne restreint la portée dans les rapports de l'armateur avec les tiers et avec le capitaine. Celui-ci est mandataire du propriétaire du navire ; il reste, comme tel, étranger aux contrats et quasi-contrats qu'il passe en sa qualité, dans la limite de ses attributions ; les effets en sont pour le propriétaire qui seul actionne ou peut être actionné. Si on rencontre le nom du capitaine dans une pièce de procédure, il y figure encore comme représentant de l'armateur et non comme demandeur ou défendeur personnel ; les

conséquences de la sentence se produisent toutes au profit ou à la charge du propriétaire.

Ces principes n'étaient pas ceux du moyen âge. Les matelots, les divers fournisseurs du navire, les prêteurs de deniers, les chargeurs ne connaissent que le capitaine et l'avaient pour obligé. Ils le poursuivaient personnellement, comme aussi, le cas échéant, ils étaient actionnés par lui. Mais les règles suivies alors, s'expliquent par l'organisation spéciale des entreprises maritimes de cette époque. Plusieurs personnes, formant une société de commande, réunissaient un fonds commun pour l'exploitation d'un navire et l'exercice d'un commerce de mer. Mais leurs noms demeuraient secrets; l'un d'eux seulement était connu. C'était celui qu'ils avaient chargé de la conduite du vaisseau et de la gestion de tous les intérêts sociaux. Agent et membre apparent d'une société nautique dont les adhérents restaient dans l'ombre, le capitaine devait forcément assumer à l'égard des tiers les conséquences de tous ses actes ; lui seul était, à leur égard, créancier ou débiteur. L'entreprise terminée, il en partageait le bénéfice ou la perte avec ses coassociés sans que ceux-ci fussent jamais tenus au delà de leurs apports.

Mais ces règles n'eurent plus leur raison d'être lorsque le capitaine cessa d'être l'agent et l'associé ostensible de capitalistes mystérieux. De nos jours, alors que l'acte de francisation porte le nom du propriétaire à la connaissance de tous les intéressés, il n'est plus que son préposé et son mandataire. Rien n'empêche d'appliquer les principes de la représentation. Emérigon admettait déjà, à propos des emprunts à la grosse, que le capitaine n'est pas responsable s'il ne s'est pas personnellement obligé. La règle de la responsabilité personnelle de l'armateur à l'égard des

tiers, dont l'admission imposée par les principes généraux, ne ferait aucune difficulté même en l'absence d'une disposition spéciale du droit maritime, est formellement consacrée par l'art. 216 dans son premier alinéa : *Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.*

Mais cette règle suppose deux conditions ; il faut que le capitaine ait agi dans la sphère de ses attributions et ait accompli un acte licite.

Les opérations faites conformément au mandat s'imposent seules au mandant. Le capitaine n'obligerait pas l'armateur par une mesure qui ne tendrait pas à faciliter l'heureuse issue de l'entreprise confiée à ses soins. « Il ne suffit pas, dit la note du projet de réforme de 1865, que l'acte du capitaine ait une relation plus ou moins directe à l'expédition, pour que la responsabilité en remonte jusqu'au propriétaire. Il faut de plus, pour qu'un tel lien de droit puisse se former, que l'acte accompli soit de ceux qui dérivent naturellement du mandat donné, c'est-à-dire, de l'exercice des fonctions de capitaine. » Ainsi le négociant qui aurait vendu au capitaine des marchandises destinées à faire l'objet d'un commerce séparé au compte de celui-ci, ne pourrait pas en réclamer le paiement à l'armateur.

Il faut de plus que l'acte soit licite. L'affrétement, par exemple, rentre dans les attributions ordinaires du capitaine. Cependant s'il a pour objet des marchandises prohibées, il ne saurait être obligatoire (art. 1131).

§ II. — *Conséquences pour l'armateur des actes accomplis par le capitaine en violation des dispositions légales restrictives de son mandat.*

Nous savons que la présence de l'armateur suspend les pouvoirs du capitaine, que des conditions particulières lui sont imposées pour l'emprunt, la mise en gage ou la vente des marchandises, en cours de route, que l'aliénation ou l'hypothèque du navire lui sont interdites. Il peut arriver que le chef de l'expédition, par ignorance, négligence ou mauvaise volonté, ne se conforme pas à son devoir. Quelles sont les conséquences des actes ainsi accomplis en dehors de ses pouvoirs réguliers? Ces actes, remarquons-le, se rapportent au navire et à l'expédition ; ils tendent tous, à part la vente du bâtiment, à procurer la sécurité et le profit de la navigation. N'étaient les dispositions spéciales que nous avons étudiées plus haut, ils seraient légitimes et constitueraient en quelque sorte l'exercice normal des fonctions de capitaine. Faut-il décider qu'ils ne produisent aucun effet à l'égard de l'armateur?

Cette question comporte plusieurs solutions différentes. Pour y répondre avec clarté, il faut reprendre une à une chaque transgression de la loi et examiner les suites qu'elle entraîne.

I. — *Le capitaine a contracté au lieu de la demeure du propriétaire sans se concerter avec lui ou se munir d'une autorisation spéciale.*

Par le fait de l'arrivée du propriétaire dans le port où mouille le navire, les pouvoirs du chef de l'expédition sont suspendus, la loi voulant réserver au principal intéressé

le soin de régler lui-même ses affaires. L'acte accompli dans ces conditions se trouve être l'œuvre d'une personne sans mandat ; il ne peut avoir pour effet d'obliger le propriétaire du navire. Tel est le principe et il ne souffre aucune dérogation quand les circonstances sont connues, c'est-à-dire, quand le capitaine et son cocontractant n'ignorent pas la présence de l'armateur. Ils sont de mauvaise foi ; rien ne peut les faire échapper aux conséquences de notre règle, pas même leur ignorance de la disposition légale ; car nul Français n'est censé ignorer la loi et l'étranger a une faute à se reprocher. Il aurait dû s'informer des pouvoirs accordés au capitaine par la loi de son pavillon et il le pouvait facilement. Le législateur préfère, dans cette hypothèse, protéger l'armateur qui, lui du moins, n'a pas commis de faute. Celui-ci n'est pas tenu de remplir les obligations indûment contractées.

Mais la présence du propriétaire n'est pas toujours connue de toutes les parties en cause. S'il y a bonne foi, faut-il, en sa faveur, atténuer la rigueur du principe ?

En droit commun, la cessation du mandat entraîne la nullité de l'acte accompli postérieurement, si le fait révocatoire a été notifié en temps utile. L'acte est valable si le mandataire ignorait que ses pouvoirs eussent pris fin ; le mandant ne peut pas se soustraire à l'exécution des engagements ainsi pris en son nom. Des droits sont acquis ; il aura beau démontrer la date antérieure de la cessation du mandat, ils n'en subsisteront pas moins. Il faut donc valider les conventions consenties par le capitaine qui ignore la présence de l'armateur dans la ville où il contracte. Ses pouvoirs ont cessé sans doute, mais il l'ignore ; il se trouve dans la situation réglée par l'art. 2008 C. civ. : *Si le mandataire ignore la mort du mandant, ou l'une des causes qui*

font cesser le mandat, ce qu'il a fait dans cette ignorance est valide.

L'hypothèse la plus délicate est celle dans laquelle le tiers seul est de bonne foi. Le capitaine n'ignore pas que l'armateur réside dans le port où il se trouve ; il néglige, néanmoins, de lui demander une autorisation spéciale et sait très bien qu'il outrepasse son mandat.

Décider la nullité de l'acte au regard du propriétaire, serait donner une solution bien préjudiciable à la marine marchande. Son essor en serait certainement beaucoup ralenti ; car une condition essentielle de la facilité des transactions et de la prospérité du négoce est la sécurité des contrats. Le commerçant veut traiter en sûreté de cause. Lorsqu'il remet des marchandises, prête ou s'oblige, il compte que l'engagement pris en échange sera fidèlement tenu. S'il avait quelque doute à ce sujet, il se garderait de risquer la moindre parcelle de sa fortune dans des opérations aussi considérables que celles du commerce de mer. Or, sera-t-il jamais sûr, surtout avec la rapidité actuelle des déplacements, que les pouvoirs du capitaine ne sont pas détruits par la présence de l'armateur au lieu où l'on contracte? Les intérêts de la navigation commandent de valider l'acte accepté de bonne foi par les tiers ; c'est aussi, à notre avis, la solution commandée par les principes. L'art. 2005 C. civ. édicte en termes trop étroits, selon nous, une règle protectrice de la bonne foi. Il ne faut pas seulement l'appliquer à l'hypothèse d'une révocation proprement dite, notifiée au mandataire seul ; il doit être interprété plus largement. Il autorise le tiers qui, trompé par un mandataire sans scrupule, a traité avec lui de bonne foi, à poursuivre contre le mandant l'exécution de la con-

vention. Valin (1), cependant, n'admettait pas l'efficacité de l'acte à l'égard du propriétaire. Il ne tenait compte ni de la bonne foi, ni des exigences du commerce ; il ne voulait y voir qu'un contrat conclu en violation du mandat. Ce n'était pas la doctrine d'Emerigon. « Si le prêteur, disait celui-ci, ignorait les défenses, l'action sera ouverte contre les propriétaires attendu la foi publique. Tout capitaine est présumé maître et jouir du libre exercice des pouvoirs que cette qualité lui confère (2). » Et ailleurs : « Si le tiers qui fait des fournitures au capitaine infidèle, ignore que les propriétaires aient des correspondants sur les lieux, il a action contre la totalité du navire, attendu sa bonne foi (3). » L'opinion d'Emérigon est aujourd'hui généralement adoptée (4).

Une difficulté s'élève à propos de l'emprunt à la grosse. Des auteurs (5) s'appuyant sur l'art. 321 C. com., refusent au tiers de bonne foi le droit de se prévaloir de la validité du prêt fait au capitaine seul. Cet article est ainsi conçu : *Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte ne donne action et privilège que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire et au fret.*

On ne voit pas pourquoi le législateur ferait ici échec à la règle de l'art. 2005 C. civ. Le prêteur de bonne foi mérite un traitement aussi favorable que celui des autres

(1) Sur l'art. 2, T. I, L. III de l'ordonnance.

(2) *Contrats à la Grosse*, ch. IV, sect. 8.

(3) *Contrats à la Grosse*, ch. IV, sect. 6.

(4) Desjardins, II, n° 399. Lyon-Caen et Renault, I, n°s 185 et 527. En sens contraire de Valroger, I, n° 408.

(5) De Valroger, I, n° 408.

créanciers. Aussi faut-il, s'il est possible, donner une autre interprétation de ce texte. Ce n'est pas l'action personnelle contre l'armateur qu'il prohibe et il se concilie très bien, par conséquent, avec l'existence d'une obligation personnelle à la charge de celui-ci. Il vise le privilège attaché à la créance du prêteur et l'action réelle. Lorsque le propriétaire est sur les lieux, la loi n'accorde le privilège et l'action réelle que s'il y a autorisation, non pas seulement spéciale, mais authentique ou intervention du propriétaire dans l'acte.

II. — *Le capitaine a, en violation de l'art. 234, emprunté ou vendu des marchandises en cours de route.*

Ces actes, régulièrement accomplis, ne donnent pas seulement naissance à une obligation à la charge de l'armateur. L'art. 191, n° 7, y ajoute un privilège. On peut se demander quelle influence l'inobservation des formalités prescrites peut exercer sur l'obligation elle-même, et, dans le cas où elle la laisserait subsister, sur le privilège qui en garantit l'exécution.

Des auteurs (1) ont vu, dans la disposition de l'art. 234, une règle destinée à restreindre les pouvoirs du capitaine à l'égard des tiers. En ne s'y conformant pas, il a outrepassé son mandat, est sorti de la sphère de ses attributions. L'acte intervenu étant l'œuvre d'une personne sans qualité, n'est pas opposable à l'armateur. Celui-ci sera seulement tenu, si l'emprunt lui a profité, dans la mesure de son enrichissement. L'art. 234 n'autorise à agir qu'à la condition de se soumettre à ses prescriptions.

(1) *Pardessus* 6e éd., t. II, n° 910. C. de Rouen, 2 janvier 1834, S. 42, 2, 17. Trib. de com. de Marseille, 3 mars 1875, *J. du Hâvre*, 75, 2, 217.

Les partisans de cette doctrine méconnaissent la tradition. L'art. 234 n'a pas introduit un principe nouveau dans notre législation maritime ; il a son origine dans l'art. 19, livre II, titre I de l'ordonnance de 1681 qui exigeait l'avis du contre-maître et du pilote. Or nos anciens auteurs ne donnaient pas cette signification au texte de l'ordonnance. Le mandataire commet parfois des fautes dans l'accomplissement de sa mission. Des actes que lui permettent d'ailleurs ses pouvoirs sont accomplis à contre-temps ou dans des conditions telles qu'un homme soucieux de ses intérêts, s'en abstiendrait. Le mandant ne serait pas admis à en soutenir la nullité à l'égard des tiers ; mais la faute de son représentant motive un recours contre celui-ci. Obligé vis-à-vis des tiers d'exécuter les contrats malencontreusement passés, le mandant forcera son mandataire à réparer le préjudice qu'il lui a causé. Les commentateurs de l'ordonnance n'ont vu dans la formalité imposée pour l'emprunt en cours de route, qu'une mesure destinée à couvrir la responsabilité du capitaine. Lorsqu'elle a été observée, il y a présomption que l'emprunt était réellement nécessaire ; la présomption contraire existe si elle a été omise ; mais son absence ne peut être opposée aux tiers, car elle concerne seulement les rapports du commandant du navire avec l'armateur. Telle est la doctrine d'Emérigon (1) et de Valin. « Au surplus, dit ce dernier (2), cette formalité est nécessaire pour la sûreté du capitaine et pour le disculper envers l'armateur ou propriétaire du navire. Cela ne regarde nullement le prêteur à qui l'engagement du capitaine suffit pour être en droit d'exiger du propriétaire ou armateur du

(1) *Contrats à la Grosse*, chap. IV, sect. 5.
(2) Sur l'ordonnance, art. 19, liv. II, tit. I.

navire le profit maritime avec le principal en cas de prêt à la grosse et que le navire arrive à bon port, ou le paiement de la somme empruntée à l'échéance du mandement ou de la lettre de change, sans qu'il soit obligé de prouver que la somme qu'il a prêtée a réellement tourné au profit du vaisseau. »

Le législateur moderne a-t-il voulu innover en promulguant la disposition de l'art. 234? Ce n'est pas admissible. S'il avait voulu attacher à l'omission des formalités prescrites des conséquences plus graves que celles admises sous l'empire de l'ordonnance, il aurait mis en relief, dans la rédaction de l'art. 234, la différence entre l'ancien droit et le nouveau. Une règle qui était autrefois étrangère aux tiers et régissait seulement les rapports du capitaine avec l'armateur, n'a pas aujourd'hui plus d'importance puisque rien ne montre l'intention du législateur d'en élargir le champ d'application. L'article 236 confirme cette interprétation. Il déclare que le capitaine qui a emprunté sans nécessité, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement. Si le propriétaire du navire peut le contraindre à rembourser c'est que lui-même a pu être contraint à débourser ; il est donc personnellement tenu à l'égard du prêteur. C'est la solution admise par la doctrine et consacrée par la jurisprudence (1).

Cependant on exige la bonne foi du prêteur de deniers ou l'acheteur de marchandises. Mais en quoi doit consister cette bonne foi? L'art. 234 permet l'emprunt ou la vente d'une partie du chargement sous deux conditions; il faut

(1) Desjardins II, n° 508. Lyon-Caen et Renault, I, n° 580. Cass., 5 janv. 1841. D 41, 1, 80. Cass., 4 déc. 1866. D. 67, 1, 161. C. d'Aix 8 juil. 1871. D. 73, 2, 30. Trib. com. Hâvre, 18 déc. 1888. *J. du Hâvre*, 89, 1, 85.

qu'il y ait nécessité de se procurer des ressources et que la double formalité précédemment expliquée, soit acccomplie. Le prêteur ou l'acheteur est-il de bonne foi, lorsque connaissant l'inobservation des formalités, il ignore seulement que le capitaine n'a pas à pourvoir à des besoins urgents? Faut-il qu'il ignore de plus que les formalités prescrites ont été négligées, de telle sorte qu'il ne pourra pas demander au propriétaire du navire la restitution de la somme prêtée, s'il a su que le capitaine, tenu de constater les besoins dans un procès-verbal signé des principaux de l'équipage et de se munir de l'autorisation de justice, ne l'a pas fait?

Il y a certainement mauvaise foi lorsque le tiers, sachant que le capitaine abuse de ses fonctions pour contracter un emprunt que rien ne justifie, consent néanmoins à lui avancer la somme demandée; il agit frauduleusement ; il se rend complice d'une mauvaise action. Il ne peut incontestablement pas se faire de cette complicité un titre contre l'armateur.

Mais nous ne croyons pas que la simple connaissance de l'omission des formalités de l'art. 234 constitue la mauvaise foi. L'emprunt ou la vente est valable à l'égard des tiers, lorsque rien ne leur a révélé l'intention frauduleuse du capitaine et que l'absence d'un procès-verbal et d'une autorisation, en empêche seule à leurs yeux la parfaite régularité.

Le contrat vicié au moment de sa formation ne produit, il est vrai, aucun effet à l'égard de la partie consciente de l'irrégularité. Mais il n'en est pas ainsi dans notre hypothèse. L'acte, envisagé au point de vue des rapports du prêteur et du propriétaire, n'est infecté d'aucun vice. Le capitaine a pouvoir d'emprunter ; seulement s'il le fait sans remplir les

formalités prescrites, il est présumé avoir commis une faute, celle d'avoir contracté un emprunt sans nécessité. Mais cette faute est étrangère à la validité du contrat; elle fait seulement naître à la charge du chef de l'expédition, l'obligation d'indemniser l'armateur du tort qui lui est causé. On ne peut y voir un vice originel qui, n'étant pas couvert par la bonne foi, entraîne la nullité du contrat.

Peut-on faire un reproche au tiers prêteur d'avoir accepté les propositions du capitaine alors qu'il connaissait la négligence de ce dernier? Il faudrait d'abord démontrer qu'il a l'obligation d'exiger l'accomplissement de la double formalité du procès-verbal et de l'autorisation. Il a bien celle de s'assurer des pouvoirs du mandataire avec lequel il entre en relation d'affaires, mais il l'a remplie, puisque le capitaine a pouvoir d'emprunter. Le commandant du navire a été imprudent, il n'a pas dégagé sa responsabilité à l'égard de propriétaire et reste exposé à un recours de sa part. Mais le prêteur doit-il donc le contraindre à la prudence? Il pourrait répondre à ce reproche, avec juste raison, nous semble-t-il : « L'accomplissement des formalités de l'art. 234 est l'affaire du capitaine, ce n'est pas la mienne. »

En résumé nous pensons que l'armateur peut refuser la restitution des deniers, si l'emprunt a été, au su du prêteur, négocié sans nécessité. Il ne le peut pas si celui-ci l'a ignoré, s'il a seulement connu l'inobservation des formalités. « L'emprunt contracté en violation de l'article 234 est valable en faveur des tiers à moins qu'on prouve que le prêteur a colludé avec le capitaine et s'est associé à sa fraude » (1).

Le prêteur peut donc contraindre le propriétaire du na-

(1)Bedarride, *Commerce maritime*, II, n° 438.

vire au remboursement de la somme prêtée, malgré l'absence de procès-verbal et d'autorisation; peut-il aussi prétendre à l'exercice du privilège attaché à sa créance par l'art. 191 n° 7 ?

Si nous n'avions à tenir compte que de l'art 234 nous n'hésiterions pas à répondre affirmativement. Il s'applique aux seules relations du capitaine et de l'armateur et ne fait pas obstacle à ce qu'un tiers, comme le prêteur, invoque un droit de préférence. Mais les textes qui déterminent les conditions d'existence et le mode de preuve des privilèges sur le navire, imposent une autre solution. Nous allons envisager successivement chacune des formalités de l'article 234, et nous demander si elle est nécessaire à l'existence du privilège.

Il est certain qu'en l'absence d'un procès-verbal, le prêteur ou le propriétaire des marchandises vendues ne saurait obtenir un rang de faveur dans l'ordre ouvert sur le navire. L'art. 192, qui détermine les formes suivant lesquelles s'établissent les privilèges, veut que les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, soient justifiées par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés des principaux de l'équipage et constatant la nécessité des emprunts. Il n'y aura pas de privilège sans procès-verbal, puisque le prêteur sera impuissant, après avoir prouvé sa créance, de démontrer la faveur qui lui est due.

Pour bien saisir l'influence du défaut d'autorisation, il importe de distinguer entre l'emprunt à la grosse et les autres genres d'emprunt. Des conditions particulières ont été édictées pour le premier.

Emérigon n'admettait pas la possibilité pour le capi-

taine d'emprunter autrement qu'à la grosse. La loi, disait-il, l'a réduit, en cours de voyage, à la faculté d'emprunter sur le corps du navire. S'il tire des lettres de change sur ses armateurs, cet engagement, quoique conçu en nom qualifié lui devient personnel, attendu qu'il a excédé son pouvoir légal. Il ne doit contracter aucune obligation qui ne soit inhérente au navire et qui ne dépende du succès de l'expédition maritime (1).

Cette opinion n'a pas été suivie. Valin (2) atteste l'usage contraire de son temps. Il était indispensable de donner au capitaine le moyen de se procurer la somme dont il pouvait avoir besoin. Mais on n'avait pas de raison de le forcer à recourir à un mode d'emprunt plutôt qu'à un autre. Une semblable mesure, gênante pour les conventions, eût été nuisible au commerce maritime. Aussi le législateur de 1807 a-t-il pu négliger le vœu du tribunal de commerce de Nantes, demandant une consécration expresse de la faculté d'emprunter par lettre de change. Dans sa pensée, le pouvoir d'emprunter par lettre de change ou autrement n'était pas douteux.

Les sommes prêtées, soit en vertu d'un contrat à la grosse, soit en vertu d'un contrat ordinaire sont toutes privilégiées sur le navire : l'article 191, n° 7, ne fait pas de distinction. Mais l'exercice de ce privilège est-il surbordonné à la condition de l'autorisation ? Non, il s'agit d'un prêt ordinaire. On ne saurait établir une déchéance sans texte ; et aucun texte ne fait perdre au créancier son rang de faveur parce que le capitaine a négligé cette formalité. Cette solution s'étend sans difficulté à la créance du chargeur dont les marchandises ont été vendues.

(1) *Contrats à la Grosse*, ch. IV, sect. 11, 55.
(2) Sur l'ordonnance, art. 19, l. II, t. I.

L'art. 312, C. com. établit une règle spéciale pour le prêt à la grosse : *Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les 10 jours de la date, à peine de perdre son privilège. Et si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites par l'article 234.*

La sanction de la seconde partie de notre disposition n'est pas expressement formulée; elle est néanmoins incontestablement la même que la première. Le législateur se montre sévère lorsque le prêt a été consenti en France ; on ne peut admettre qu'il se désintéresse de celui contracté à l'étranger, et, s'il édicte la perte du privilège contre celui qui, en France, néglige ses prescriptions, il doit prononcer la même sanction contre celui qui, ailleurs, se rend coupable de la même négligence. Les conditions de forme exigées par l'art. 312 sont toutes nécessaires à l'exercice du privilège.

Or la seule condition imposée à celui qui prête à la grosse en France, est l'enregistrement du contrat au greffe du tribunal de commerce. L'inobservation de la seconde formalité de l'art. 234, n'a donc pour lui aucune conséquence préjudiciable. Mais il n'en va pas de même lorsque le contrat a été passé à l'étranger. Les deux formalités de cet article sont alors de rigueur. On peut donc dire, qu'en règle générale, l'absence de l'autorisation du tribunal de commerce ou du consul n'a aucune influence sur l'exercice du privilège sur le navire. Mais cette règle comporte une exception; l'autorisation est requise pour qu'on puisse se prévaloir du privilège résultant d'un contrat à la grosse conclu à l'étranger.

Il est surprenant que le législateur ait attaché la sanction rigoureuse de la perte du privilège à l'omission d'une for-

malité peu importante, le procès-verbal, alors que le défaut d'autorisation n'influe pas sur son existence. L'autorisation accordée par le juge après examen, est cependant une garantie plus sérieuse de la nécessité de l'emprunt que l'attestation des principaux de l'équipage, incapables par situation de contredire le capitaine. Aussi le projet de 1867 consacrait il une règle inverse : « Les sommes prêtées à la grosse et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage par l'autorisation donnée au capitaine d'emprunter et de vendre, et par les actes d'emprunt passés en conséquence, conformément aux dispositions des art. 243, 337, 338 et 339, ci-après. » (art. 192, § 3.)

III. — *Le capitaine a hypothéqué le navire ou l'a vendu sans qu'il fût innavigable.*

Ces actes sont nuls à l'égard du propriétaire. Le mandat qu'il tient de la loi n'autorise pas le chef de l'expédition à vendre le bâtiment ou à l'hypothéquer. En y contrevenant, il excède ses pouvoirs ; et, comme il s'agit d'une disposition légale, les tiers ne peuvent pas trouver dans leur bonne foi, une cause d'action contre l'armateur. Cela est vrai même pour le prêteur ou l'acheteur étranger. Il n'est pas possible, sans doute, d'invoquer contre lui l'adage ; Nul n'est censé ignorer la loi. Mais il a traité avec un mandataire ; il devait s'enquérir des pouvoirs de celui-ci. S'il ne l'a pas fait, c'est à lui de supporter les conséquences de sa négligence.

Observons, en terminant cette étude sur l'étendue du mandat du capitaine, que le législateur s'est conformé au principe général contenu dans l'article 1988 : *Le mandat conçu en termes généraux ne comprend que les actes d'administration. S'il s'agit d'aliéner ou d'hypothéquer ou de*

quelque autre acte de propriété, le mandat doit être exprès. La loi donne au capitaine un mandat général ; il s'étend à tout ce qui peut faciliter la navigation ; il légitime toutes les obligations contractées dans l'intérêt du navire et de l'expédition, mais non les actes de disposition. La faculté de constituer des droits réels lui est refusée. Il n'y a d'exception que pour le privilège. Encore faut-il remarquer que le privilège n'est pas directement concédé par le capitaine. Celui-ci s'oblige au nom du propriétaire, et le législateur garantit, quand il le juge convenable, l'exécution de cet engagement, en donnant au créancier un rang de faveur dans l'ordre sur le navire.

CHAPITRE IV

DE LA FACULTÉ D'ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET

§ I. — *L'armateur se libère des obligations contractées par le capitaine en abandonnant le navire et le fret.*

Le débiteur personnellement obligé répond sur tout son patrimoine de l'accomplissement de ses obligations. Meubles et immeubles, biens présents et à venir forment le gage de ses créanciers. Il n'est à l'abri de la saisie que le jour où ses dettes ont été intégralement acquittées (art. 2092 C. civ.). L'armateur responsable personnellement en tant que mandant des engagements du capitaine, devrait, suivant les principes du droit commun, en être aussi tenu sur tous ses biens. C'est cependant une règle contraire qui a prévalu. L'armateur jouit d'un mode spécial de libération ; il échappe à la poursuite des créanciers à raison des actes du capitaine en leur abandonnant le navire et le fret.

Inconnue de l'antiquité romaine, chez laquelle l'action exercitoire se donnait contre le propriétaire du navire pour l'intégralité de la dette, la faculté d'abandon apparaît de bonne heure dans nos anciennes coutumes. Elle a sans doute son origine dans la société de commande dans laquelle la responsabilité des associés du capitaine était limitée à leur fortune de mer ; ils ne risquaient que les fonds exposés dans l'expédition maritime. Nous en trouvons les premières traces bien avant l'ordonnance de 1681. Le con-

sulat de la mer (1) dit, en effet, que si les marchandises ont été endommagées par le capitaine, les propriétaires ne sont pas responsables au delà de leur part dans le navire. La coutume constatée par le consulat de la mer, a été recueillie par l'ordonnance sur la marine.

De vives controverses s'élevèrent dans l'ancien droit sur la nature des dettes dont libère l'abandon ; la rédaction ambiguë de l'art. 2, livre II, titre VIII de l'ordonnance leur donna naissance. Ce texte est ainsi conçu : *Les propriétaires de navire seront responsables des faits du maistre ; ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bastiment et le fret.*

Que faut-il entendre par les faits du maître? L'acte dommageable à autrui qui n'est ni un contrat, ni un quasi-contrat, est certainement un fait au sens habituel du mot. De l'avis unanime des auteurs, l'armateur pouvait, sous l'empire de l'ordonnance, dégager sa responsabilité à raison de cette sorte de faits par l'abandon du navire. Mais l'acte par lequel on prend un engagement est bien aussi un fait au sens large. L'armateur jouissait-il de la même faculté à l'égard des obligations contractuelles ou quasi-contractuelles? Tel était l'objet des controverses. Valin s'en tenait au sens étroit du mot. Le texte de l'ordonnance ne lui paraissait pas assez explicite pour justifier une dérogation de cette importance au principe de la responsabilité indéfinie du débiteur. Obligé comme mandant par les engagements du capitaine, le propriétaire devait, selon lui, s'acquitter, comme tous les débiteurs, par le paiement intégral de la dette. Emérigon, au contraire,

(1) Chap. CXLI et CLXXXII, *Pardessus. Us et coutumes*, t. II, p. 155 et 206.

était touché par les intérêts de la marine marchande. Il arrive trop souvent que, par suite d'un sinistre, les sommes énormes employées à la construction et à l'armement d'un navire, sont perdues d'un seul coup. C'est là un grave danger de nature à intimider la hardiesse des armateurs ; et, si l'on y ajoute la perspective d'avoir à supporter le fardeau de dettes parfois considérables, assumées par le capitaine, n'est-il pas à craindre qu'il y ait trop peu de capitaux assez audacieux pour encourager les entreprises maritimes? Aussi cet auteur interprétait-il largement le texte de l'ordonnance. Il reconnaissait la faculté d'abandon pour toutes les obligations du capitaine, sans distinguer suivant leur origine contractuelle ou délictuelle. Le législateur de 1807 reproduisit presque textuellement l'article cité plus haut de l'ordonnance de 1681 ; la controverse continua aussi vive et la divergence des doctrines s'affirma dans les sentences des tribunaux. On peut cependant dire que l'opinion de Valin eut gain de cause en jurisprudence ; la Cour de cassation l'adopta dans plusieurs arrêts. La loi du 3 juin 1841, modifiant la rédaction de l'art. 216, trancha enfin la controverse dans le sens de la doctrine d'Emérigon : *Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut dans tous les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret* (art. 216 nouveau).

Deux motifs ont conduit le législateur à introduire dans nos lois cette exception au principe de l'art. 2092 du Code civil. Il a voulu protéger l'armateur contre les suites trop rigoureuses des obligations résultant d'un mandat dont il n'a pu surveiller l'exécution ; il a aussi été guidé par le

désir de favoriser le commerce de mer, qu'aurait pu paralyser le danger de pertes énormes dépassant de beaucoup la valeur du navire.

Dans les circonstances ordinaires, le mandant conserve la possibilité de contrôler les actes de celui auquel il a confié la gestion de ses intérêts. La distance qui les sépare n'est pas assez grande pour l'empêcher de correspondre avec lui et de se faire renseigner sur l'état de ses affaires. S'il estime dangereux les procédés du mandataire, il a la faculté de lui retirer ses pouvoirs, d'agir par lui-même ou de choisir un autre représentant. Il n'en est pas ainsi à l'égard du capitaine. Lorsqu'il y a entre lui et l'armateur l'immensité des mers, il n'est plus possible à celui-ci de s'opposer, par une révocation opportune, à la consommation d'une opération ruineuse. La nature de l'entreprise le met à la merci du commandant du navire ; il a paru juste de le défendre contre les conséquences imprévues et trop dures des actes de ce dernier.

Il ne faut pas cependant s'exagérer l'importance de ce motif. Suffisant pour expliquer l'abandon du navire à l'effet d'échapper aux obligations inopportunes, il ne le justifie pas comme mode général de libération. D'ailleurs la difficulté, l'impossibilité même de surveiller le mandataire existe dans bien des circonstances dans lesquelles le législateur ne songe cependant pas à accorder au mandant une faveur analogue. On fait par représentant ce qu'on ne peut faire commodément soi-même. S'il est difficile d'agir en personne, il est souvent tout aussi difficile de contrôler celui qui agit. La raison que nous venons de faire valoir, devrait logiquement conduire à atténuer la responsabilité du mandant toutes les fois que, pour une cause quelconque, il ne pourrait pas surveiller son représen-

tant. Cependant la loi n'a pas admis cette conséquence.

Ce motif touche d'ailleurs à des intérêts privés. S'il était le seul, ou même s'il était le motif principal, le législateur mériterait le reproche d'avoir sacrifié, au profit du propriétaire du navire, les intérêts tout aussi respectables des tiers avec lesquels a contracté le capitaine. On invoque de plus, à l'appui de la faculté d'abandon, une considération d'ordre supérieur. Le commerce maritime est un facteur important de la prospérité générale, et la dérogation au principe primordial cependant, de l'article 2092 est certainement légitime, si elle tend moins à protéger un intérêt privé, qu'à augmenter le bien-être de la nation.

Rien, dans la condition de l'armateur, ne sollicite une faveur particulière de la loi, tant que les dettes ne dépassent pas la valeur du navire. Il a exposé toute cette valeur aux risques de la mer, il l'a perdue, mais il a pu mesurer d'avance l'étendue du péril. Il n'en est plus de même lorsque la valeur du bâtiment ne suffit pas à couvrir les obligations contractées par le capitaine, lorsque, surtout, le vaisseau a été gravement détérioré, est devenu innavigable ou même a péri en entier postérieurement aux dépenses. Non seulement les sommes consacrées à la construction, à l'armement et à l'équipement du vaisseau sont englouties dans le désastre, mais il reste encore au propriétaire le fardeau de dettes souvent fort élevées. Il importe que celui qui risque, puisse savoir ce qu'il expose, calculer avec une certaine exactitude la gravité du danger. Si ses prévisions les plus pessimistes peuvent être dépassées de beaucoup, il est bien à craindre qu'il refuse de tenter une entreprise aussi périlleuse. Il fallait donc, pour encourager les capitaux à se porter vers le commerce maritime, atténuer la responsabilité ordinaire du

débiteur. Cette raison est si impérieuse que la plupart des législations étrangères ont reconnu le principe de la responsabilité limitée de l'armateur. Ce principe d'ailleurs n'a pas un caractère aussi exorbitant qu'on pourrait le croire au premier abord. Il est admis dans les sociétés anonymes et en commandite.

§ II. — *De quelles obligations l'armateur se libère-t-il par l'abandon du navire ?*

L'art. 216, dans son deuxième alinéa, précise les dettes à propos desquelles l'armateur jouit de la faculté d'abandon : *Il peut dans tous les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret.* Or, les obligations ci-dessus sont celles qui ont leur origine dans les faits du capitaine ou dans les engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

L'armateur s'occupe souvent lui-même de l'organisation du voyage. Il recrute l'équipage, traite avec les ouvriers chargés de radouber le vaisseau, achète les victuailles, les provisions de toutes sortes. Il a parfois, au port de destination, un représentant ayant mission spéciale de faire pour lui toutes les opérations nécessitées par la navigation. Les dettes provenant des conventions ainsi conclues, n'ont pas leur cause dans un engagement du capitaine et sont exclues par notre texte. Le propriétaire ne jouit pas de la faculté d'abandon lorsqu'il a lui-même parlé au contrat ou lorsqu'un mandataire distinct du capitaine y a figuré en son nom.

Il faut ajouter aux actes faits par l'armateur en personne ceux dans lesquels le capitaine a figuré comme simple porte-parole. Si les instructions données à celui-ci ne lui laissent

aucune initiative et fixent toutes les conditions du marché au point qu'il n'ait rien à débattre, il n'est pas mandataire au sens ordinaire du mot. Ce n'est pas lui qui contracte ; c'est celui dont il a seulement pour mission de faire connaître la volonté.

L'armateur ne jouit pas non plus de la faculté d'abandon à l'égard des obligations qu'il a ratifiées. Il se trouve, par suite de cette approbation, dans la même situation que s'il les avait assumées lui-même.

Mais que penser des actes qui ne rentrent pas dans la sphère des attributions ordinaires du capitaine et sont accomplis en vertu d'un mandat spécial? On peut citer comme exemple l'assurance du navire. La faculté d'abandon permet-elle encore à l'armateur de se libérer à l'égard des créanciers?

On répond négativement. Si le mandat spécial avait été confié à une autre personne, à un consignataire par exemple, le propriétaire serait tenu sur tous ses biens. On ne conçoit pas que la personne du mandataire puisse influer sur l'étendue de l'obligation. Tout acte accompli en vertu d'un pouvoir spécial et non en vertu de celui que le capitaine tient de la loi, demeure soumis aux règles ordinaires du droit commun. Le mandant en répond sur tout son patrimoine (1).

On explique l'exclusion des obligations personnellement assumées par l'armateur du nombre de celles dont il s'acquitte par le mode exceptionnel de libération de l'art. 216, en disant qu'il y a là une protection contre les abus de pouvoirs du capitaine. Il ne lui a pas été possible de surveiller son préposé ; on ne veut pas lui faire endosser la

(1) Marseille 7 janvier 1869, J. M. 1869, 1, 66.

responsabilité illimitée des engagements du chef de l'expédition. Mais on ne pouvait le défendre contre les conséquences de ses propres actes.

Cette explication n'est pas satisfaisante. L'armateur n'a pas seulement la faculté de se dégager des contrats abusivement consentis ; il évite le paiement de toutes les dettes, même des mieux justifiées, même de celles qu'il aurait certainement approuvées, s'il avait pu être consulté. En réalité, ce n'est pas contre les abus de pouvoirs du capitaine qu'on protège l'armateur ; on le protège dans l'intérêt supérieur de la marine marchande, contre les risques de la navigation. On lui donne pour cela le moyen de ne pas exposer plus que la valeur du navire. Le désir de favoriser le développement de la marine, en rassurant les capitaux consacrés au commerce d'outre-mer, explique seul d'une façon satisfaisante la disposition dérogatoire du droit commun contenue dans l'art. 216. Partant de là, le législateur aurait dû, nous semble-t-il, arriver à une solution absolue. Il aurait dû accorder la faculté d'abandon en toutes circonstances, même à l'égard des propres engagements de l'armateur. Les dangers de la navigation ne sont pas moins grands lorsque le propriétaire contracte lui-même, au lieu de le faire par l'intermédiaire de celui auquel il a remis la direction de l'entreprise. Le législateur a sans doute été effrayé de la large brèche que cette solution aurait faite au principe de l'art. 2092 ; il a essayé de la rétrécir. Nous ne croyons pas qu'il y soit parvenu. Il est si facile à l'armateur de laisser au capitaine le soin de figurer à l'acte dont il veut éviter la pleine responsabilité. On peut dire que la faculté absolue d'abandon existe en fait ; pourquoi ne pas la reconnaître en droit ? C'est dans ce sens que s'est prononcé le congrès international de droit maritime de Gènes

en 1892. Chaque navire, dit-il, est une individualité juridique à responsabilité limitée jusqu'à concurrence de ce qui constitue son patrimoine (1).

§ III. — *Le capitaine copropriétaire a-t-il la faculté d'abandon ?*

La propriété d'un navire est souvent répartie entre plusieurs individus. Le capitaine peut être l'un des copropriétaires ; il est même parfois seul propriétaire du bâtiment. Lui est-il loisible dans ce cas de s'exonérer de sa responsabilité en abandonnant à ses créanciers le navire et le fret ?

On voit la difficulté. Les deux qualités de propriétaire et de capitaine que nous avons jusqu'ici supposées séparées, étant réunies sur la même tête, on se demande si l'acte accompli doit être attribué à son auteur agissant en l'une seulement de ses qualités ou bien agissant à la fois comme capitaine et propriétaire. On ne saurait, dans cette dernière hypothèse, admettre la faculté d'abandon.

On conçoit en théorie deux solutions possibles.

Puisqu'il y a deux rôles distincts, on pourrait appliquer distributivement à chacun d'eux les règles qui lui sont propres. Ainsi les opérations comprises dans la sphère habituelle des attributions du commandant du navire et constituant l'exercice même de ses fonctions, rentreraient dans le rôle de capitaine, et la faculté d'abandon serait reconnue à leur égard. Au contraire, les conventions nécessitant des pouvoirs spéciaux et supposant l'intention

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 267 *bis*. Hornbostel, « Mémoire sur un avant projet de code maritime », art. 65, p. 54.

chez celui qui les conclut, d'agir comme propriétaire engagerait sa responsabilité indéfinie.

On peut, en second lieu, ne pas établir cette ligne de démarcation entre les deux rôles et attribuer l'acte passé au capitaine agissant en sa double qualité. Le propriétaire perdant la faculté de faire abandon lorsqu'il intervient au contrat, le capitaine copropriétaire ne pourra jamais en user. C'est à cette solution qu'on est conduit lorsqu'on donne trop d'importance à l'une des raisons qui ont motivé la disposition exceptionnelle de l'art. 216 et qu'on voit dans la difficulté de surveiller l'exécution du mandat la cause principale de la faveur faite au propriétaire. C'est aussi la solution adoptée par le législateur de 1841. L'art. 216, modifié à cette époque, contient un troisième alinéa ainsi conçu :

Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition que dans la proportion de son intérêt.

Le capitaine copropriétaire à qui on refuse le droit de faire abandon, n'est cependant pas tenu de l'intégralité de la dette. La seconde partie du texte que nous venons de citer, donne la mesure de sa responsabilité. L'obligation se partage entre les copropriétaires proportionnellement à leur quote-part du navire. C'est seulement pour sa part dans l'obligation que le capitaine est responsable sur tout son patrimoine. Si, par exemple, il est propriétaire du quart du navire, il doit acquitter le quart de la dette, cette fraction fût-elle supérieure à la valeur de son intérêt dans le bâtiment.

La disposition qui enlève au chef de l'expédition la

faveur accordée à ses copropriétaires est l'objet de vives critiques. On lui reproche de créer une inégalité choquante entre les propriétaires d'un même navire. Les uns, ceux qui, après avoir placé des capitaux dans l'entreprise, se déchargent sur un autre du soin de prendre les mesures utiles, et ne travaillent pas personnellement à procurer l'heureuse issue du voyage, sont libérés par l'abandon de leur part de propriété du bâtiment ; l'autre, celui qui y apporte non pas seulement ses capitaux, mais ses efforts de tous les instants, qui n'a souvent pas de faute à se reprocher, succombe sous le poids d'une responsabilité sans limite.

On fait ressortir combien elle est préjudiciable à la marine marchande à laquelle il importe que le capitaine soit particulièrement intéressé dans le voyage. Copropriétaire du navire, son profit, comme celui des autres armateurs, est subordonné à l'issue de la navigation. Aussi peut-on espérer qu'il ne déploiera pas seulement l'activité ordinaire, mais que, stimulé par son propre intérêt, il fera preuve d'une extrême diligence. Or la pensée de l'obligation indéfinie dont il est tenu, est de nature à le détourner de l'acquisition d'une portion du navire.

On met encore en relief les dangers qu'elle fait courir à l'équipage, aux autres propriétaires et aux chargeurs. S'il faut toujours s'abstenir de dépenses injustifiées, il faut ici, plus que dans toute autre entreprise, ne pas hésiter à faire les dépenses utiles. Une avarie négligemment réparée, l'insuffisance de l'armement met en péril le bâtiment avec son équipage et sa cargaison. N'est-il pas à craindre que le capitaine, effrayé des dettes dont il aura à répondre, ne cherche trop à réaliser de périlleuses économies ? La commission de réforme de 1865, faisant droit à ces raisons,

assimilait le commandant du navire copropriétaire aux autres armateurs. La responsabilité illimitée de ses obligations lui incombait seulement lorsqu'il avait entendu l'assumer. L'art. 227 du projet portait : « Toutefois la faculté d'abandon n'est accordée ni au propriétaire ni à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire s'ils se sont personnellement obligés. »

Nous avons dit précédemment que la véritable raison de la faculté d'abandon est la nécessité de rassurer, dans l'intérêt du commerce maritime, les capitaux consacrés à la marine marchande et cette raison nous a semblé comporter une solution absolue. Elle devrait logiquement faire décider, selon nous, qu'il est toujours possible de se libérer par l'abandon du navire et du fret, de toutes les obligations relatives à l'expédition, même de celles personnellement contractées. Aussi ne pouvons-nous que nous associer aux critiques formulées contre la règle que nous venons d'exposer.

La loi du 12 août 1885 a apporté une modification partielle à l'œuvre du législateur de 1841. Dans une disposition additionnelle à l'art. 216, elle reconnaît d'abord la faculté d'abandon envers l'Etat à l'armateur dont le navire s'est échoué à l'entrée d'un port ou en a endommagé les ouvrages et par là ne fait que consacrer un principe antérieur dont l'application, dans l'espèce, était contestée par l'administration des Ponts-et-Chaussées. Puis elle ajoute : *La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute.* C'est le seul cas où le chef de l'expédition, qui a une part dans la propriété du vaisseau, puisse échapper à la responsabilité illimitée du droit commun.

§ IV. — *Que comprend l'abandon fait aux créanciers?*

L'abandon, pour être libératoire, doit, aux termes de l'art. 216 2°, s'étendre à deux choses, le navire et le fret. Il nous faut déterminer l'étendue de ce double objet. Nous nous poserons pour cela deux questions : 1° Dans quel état le navire doit-il être abandonné aux créanciers? 2° que comprend le fret dont l'armateur est tenu de leur laisser le profit?

On répond à la première question que le navire doit être abandonné dans l'état où il se trouve au jour où se produit le fait motivant l'abandon. Les détériorations antérieures ne peuvent être mises au compte du débiteur abandonnant, alors même qu'elles auraient été causées par sa faute. Propriétaire, n'ayant, envers personne, l'obligation de livrer et par conséquent de conserver le navire, l'armateur est libre d'abuser de son droit de propriété, de détériorer. L'obligation de conserver le bâtiment et par conséquent de répondre des dégradations, naît à partir de l'instant où il peut avoir à le remettre à ses créanciers. C'est donc à cet instant qu'il faut se reporter pour fixer l'état dans lequel il doit l'abandonner. Cependant les cas fortuits postérieurs ne sont pas à sa charge. Le débiteur d'un corps certain est libéré par la remise de la chose dans l'état où elle se trouve au jour de la livraison, pourvu cependant que les dégradations survenues ne lui soient pas imputables.

Il nous reste à préciser quel est le fait qui donne lieu à l'abandon. Est-ce l'engagement du capitaine? est-ce seulement l'acte postérieur, sommation de payer ou demande en justice, par lequel le créancier révèle ses prétentions? Il ne nous semble pas possible de remonter au jour du contrat. Le propriétaire n'y est pas intervenu ; il en ignore l'exis-

tence. Il serait bien rigoureux de décider qu'il a, en vertu d'une dette qu'il ne connaît peut-être pas, l'obligation de conserver le navire et de répondre des diminutions de valeur provenant de son fait. Cette obligation ne peut exister qu'à compter du jour où il en a connaissance. Or l'événement qui lui révèle l'importance des engagements contractés en son nom est l'acte par lequel le créancier lui fait connaître ses prétentions. C'est donc à ce moment qu'il faut se reporter.

L'abandon sera-t-il encore possible si le navire disparaît en totalité dans un sinistre, de telle sorte qu'il ne reste pas de débris à livrer aux créanciers ? La difficulté tient au caractère de l'obligation de l'armateur. Il est tenu de prêter l'objet convenu avec faculté de s'acquitter d'une autre manière ; son obligation est facultative. Or la perte de l'objet *in facultate solutionis* ne libère pas le débiteur ; elle a pour effet de rendre l'obligation pure et simple.

On décide cependant, malgré cette objection, que l'abandon est possible (1). Suivant les principes généraux, les cas fortuits ne sont pas à la charge de l'armateur. Ceux qui réclament le paiement des dettes contractées par le capitaine, sont forcés de se contenter du navire, quel que soit son état. Ils doivent, semble-t-il, supporter le cas fortuit qui fait périr comme ils supportent celui qui endommage seulement. Cette solution est aussi indiquée par l'esprit de la loi qui a voulu donner au propriétaire le moyen de ne rien exposer au delà de la valeur du navire. Elle est équitable ; elle a pour effet de répartir les conséquences du sinistre, entre tous ceux qui ont risqué quelque chose dans l'entreprise ; car

(1) Desjardins, II, n° 287. Lyon-Caen et Renault, I, n° 224. Paris, 24 mai 1862. D. 62, 2, 175. Rouen, 16 déc. 1868. D. 72, 1, 79. Le Hâvre, 6 avril 1870. J. M. 1872, 2, 240.

les créanciers connaissant la faculté d'abandon, sachant que le navire est leur seul gage efficace, ont exposé le montant de leurs créances aux chances de la navigation.

Le propriétaire abandonne avec son navire le montant du fret. « Il serait inique, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), qu'un propriétaire de navire qui ne veut pas supporter les charges de l'expédition, en conservât les profits. Il s'enrichirait au préjudice des créanciers auxquels il fait l'abandon. » Quel est exactement le fret dont l'armateur est tenu de laisser le profit à ses créanciers ?

Si la demande motivant l'abandon est faite au cours même du voyage pendant lequel la dette a été contractée ou avant qu'une nouvelle expédition soit entreprise, la détermination du fret à abandonner n'offre pas de difficulté. Il ne peut être question que du fret afférent au dernier voyage. Ceux des expéditions antérieures, définitivement entrés dans le patrimoine terrestre de l'armateur au moment de la naissance de l'obligation, échappent au créancier. Mais comme la plupart des actions nées des actes du capitaine se prescrivent par le laps d'un an ou même de cinq ans, le créancier ne se pressera pas toujours d'agir. Plusieurs voyages auront parfois été entrepris entre la date du contrat et celle de la demande. Les frets perçus pendant cette période sont-ils compris dans l'abandon ?

Puisque aucune demande n'est formée contre lui, que rien ne lui fait prévoir la nécessité où il sera de faire abandon, le propriétaire reste maître des bénéfices réalisés et les fait légitimement entrer dans son patrimoine terrestre ; il n'en doit pas compte aux créanciers. Le fret dont il s'agit ici est donc uniquement celui du voyage au cours duquel

(1) *Traité de droit maritime*, I, n° 227.

s'est produit l'acte par lequel le créancier a fait connaître ses prétentions, ou qui venait de prendre fin au moment où cet acte a été fait. En décider autrement serait accorder une prime à la négligence. Le créancier se ménagerait, en attendant pour agir le moment où il y est poussé par la prescription, le moyen de profiter de gains importants peut-être, réalisés par les voyages accomplis dans l'intervalle.

L'abandon comprend, en outre, le fret de toutes les expéditions postérieures faites dans la période qui s'écoule entre l'introduction de la demande et le moment où l'abandon est effectué (1). Si le propriétaire s'était dessaisi immédiatement de la possession du bâtiment au profit des créanciers, il lui eût été impossible de réaliser de nouveaux bénéfices. Sa résistance ne doit pas lui profiter ; les frets gagnés doivent être abandonnés intégralement. Les créanciers n'ont pas le droit de se plaindre de la diminution de valeur causée au navire par l'usure inévitable de la navigation ou par les avaries ; il est juste qu'ils puissent revendiquer, par compensation, les gains faits grâce au bâtiment.

Des auteurs (2) ont pensé que le fret dont il s'agit est le fret brut. L'art. 216, disent-ils, parle du fret sans distinction ; il ne peut être question que du fret tel qu'il est convenu, c'est-à-dire du fret brut.

(1) Nous tranchons ainsi la question de savoir si le fait d'entreprendre un nouveau voyage après l'assignation, entraîne renonciation au droit de faire abandon. Nous pensons que la prétention peut-être mal fondée du demandeur, ne peut paralyser le droit du propriétaire. Le créancier n'y perd rien, puisqu'il profite du fret qui correspond à l'usure normale du navire. De Courcy. *Questions de droit maritime*, II, p. 175. Lyon-Caen et Renault, I, n° 261.

(2) De Valroger, I, n° 265. Trib. de Nantes, 4 nov. 1865. J. N. 65, 1. 306. Cass., 18 mai 1870. D. 70, 1, 326.

L'art. 216 ne distingue pas, il est vrai, mais il n'exclut pas non plus la distinction, et le raisonnement y conduit. La faculté d'abandon a pour but de limiter à sa fortune de mer l'étendue de la responsabilité de l'armateur. Ce but serait manqué, si on admettait l'opinion que nous venons d'exposer. Son patrimoine terrestre se trouverait réduit d'une valeur égale au montant des multiples dépenses du dernier voyage, puisque les sommes prises sur le fret pour y pourvoir, devraient être intégralement restituées aux créanciers auxquels il est fait abandon (1).

(1) Cresp. et Laurin, I, p. 631. Desjardins, II, n° 289. Lyon-Caen et Renault, I, n° 233. Marseille, 5 juin 1860, J. M. 1860, 1, 160. Aix, 9 nov. 1871. J. M. 1873, 1, 5.

CHAPITRE V

LES COPROPRIÉTAIRES DU NAVIRE SONT-ILS TENUS SOLIDAIREMENT DES OBLIGATIONS CONTRACTÉES PAR LE CAPITAINE ?

Lorsqu'il y a pluralité de propriétaires, ils contribuent au paiement des dettes du capitaine dans la proportion de leur intérêt dans le bâtiment. Mais quelle est l'étendue de leur obligation à l'égard des créanciers ? Ces derniers peuvent-ils demander à chacun d'eux, comme au débiteur solidaire, un paiement intégral ?

Des auteurs (1) ont repoussé la solidarité. Ils invoquent à l'appui de leur opinion l'art. 1202 C. civil et l'art. 216 C. com. D'après le premier la solidarité ne se présume pas ; elle doit être expressément stipulée ou être imposée par une disposition de la loi. Or non seulement elle n'est édictée par aucune disposition légale, mais l'article 216 l'exclut. Si le copropriétaire se libère envers les créanciers par l'abandon de la partie du navire qui lui appartient, c'est qu'il n'est tenu à leur égard que de la fraction correspondante des dettes. La loi ajoute de plus, que le capitaine copropriétaire auquel est refusée la faculté d'abandon, n'est responsable que dans la proportion de son intérêt.

L'art. 216, à notre avis, n'exclut pas plus qu'il ne sup-

(1) Bédarride, *Commerce maritime*, t. I, n° 299.

pose, la solidarité. Il lui est complètement étranger. Il permet au copropriétaire d'échapper à la poursuite des créanciers par l'abandon de sa part du bâtiment. Cet abandon le libère soit que les créanciers lui demandent un paiement intégral, soit qu'ils lui demandent seulement le paiement de sa part contributive.

L'alinéa relatif au capitaine copropriétaire n'est pas plus probant ; il ne concerne encore que la faculté d'abandon et ne tranche pas la question de solidarité. Il détermine une portion de la dette pour laquelle le chef de l'expédition est tenu sur tout son patrimoine ; mais il ne défend pas au créancier d'exiger un paiement intégral. L'action de celui-ci réussira toutes les fois que le montant de sa créance ne dépassera pas la valeur de la part de copropriété du capitaine. Quant à l'art. 1202, il est sans application en matière commerciale.

Nous croyons qu'il y a solidarité entre les copropriétaires du navire. C'était déjà la doctrine admise dans l'ancien droit. Valin (1), Emérigon (2), Pothier (3) sont formels en ce sens.

On dit souvent, en faveur de cette opinion, que les copropriétaires sont des associés (4). Nous ne contestons pas que la copropriété d'un navire ait ordinairement le caractère d'une société commerciale. Il n'en est cependant pas toujours ainsi. Des autorités considérables soutiennent d'ailleurs que cette copropriété est un simple état d'indivision. On peut faire valoir, il nous semble, un argument

(1) *Sur l'Ordonnance*, art. 2. t. VIII, liv. II.
(2) *Traité des contrats à la Grosse*, ch. IV, sect. XI.
(3) *Traité de la Charte*, partie n° 5, t. IV.
(4) Cass., 27 févr. 1877. D. 77, 1, 214.

bien meilleur. Les copropriétaires sont collectivement obligés par l'entremise d'un même mandataire. Or, en matière commerciale, la solidarité est de droit (1).

(1) De Valroger, I, n° 231. Lyon-Caen et Renault, I, n° 297 *bis*. Trib. com. de Nantes, 4 sept. 1880. J. N. 81, 1, 234).

CHAPITRE VI

CONSÉQUENCES DES ACTES DU CAPITAINE A L'ÉGARD DE L'ARMATEUR ET DU PROPRIÉTAIRE LORSQUE CELUI-CI N'EST PAS LUI-MÊME ARMATEUR

Nous avons supposé jusqu'ici que les deux qualités de propriétaire et d'armateur sont réunies sur la même tête. Mais cette situation simple n'existe pas toujours. Lorsque la propriété du navire est partagée entre plusieurs individus, ceux-ci se déchargent assez souvent sur l'un d'eux ou sur un tiers du soin de l'exploiter. Ils nomment un armateur gérant, ayant mission de faire pour eux ce que réclament les besoins de l'expédition.

D'autres fois, le propriétaire désireux de s'épargner les frais assez élevés que suppose la préparation immédiate de la navigation, loue son navire non armé. Le preneur le pourvoit de tout ce qui est nécessaire au voyage à entreprendre et choisit le capitaine. Il se trouve dans la situation habituelle du locataire. Lui seul a le droit, moyennant le prix convenu, d'exploiter le bâtiment. Il prend à son compte les dépenses de cette exploitation, comme il en a les profits. *Exercitorem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus sit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus vel ad perpetuum* (1).

(1) *Ulpien Digeste*, l. 1, § 45, *De actione exercitoria*, Lib. XIV.

Nous nous demandons à qui profitent ou nuisent les actes du capitaine. Lequel, du propriétaire ou de l'armateur, devient créancier et débiteur?

Il faut distinguer avec soin la condition de l'armateur gérant de celle de l'armateur locataire ; elles n'ont rien de commun quand on les envisage au point de vue des conséquences des actes du capitaine.

La première est celle d'un mandataire. Les copropriétaires du navire, ne voulant pas se charger de sa gestion et estimant préférable pour la bonne direction de l'entreprise de confier à une seule personne le soin de prendre les mesures utiles, ont choisi un représentant et lui ont donné le pouvoir d'agir en leur nom. C'est l'armateur gérant, appelé encore armateur titulaire. Celui-ci nomme le capitaine en vertu de son mandat. Sa situation est celle d'un mandataire ayant pouvoir de se substituer quelqu'un pour partie de ses fonctions. Le choix d'une personne notoirement incapable engagerait seul sa responsabilité (art. 1894 C. civ.). Il reste, en principe, étranger aux actes du commandant du navire dont les conséquences juridiques se produisent au profit ou à l'encontre des propriétaires seuls. Il ne serait lui-même créancier ou débiteur qu'en tant que copropriétaire et dans la proportion de sa copropriété.

La solution est toute différente à l'égard de l'armateur locataire. Il ne représente pas le propriétaire. Le contrat de louage de chose passé entre eux, l'a substitué à ce dernier pour l'exploitation du navire ; il agit sous sa propre responsabilité et entreprend l'expédition à ses risques et périls. Si elle est heureuse, il en aura les profits, comme il en supportera les pertes, si elle ne réussit pas. Il faut pour cela qu'il puisse se prévaloir de tous les actes relatifs à cette exploitation ou qu'on puisse les lui opposer. Le

capitaine tient d'ailleurs de lui son commandement ; il est son mandataire. Les contrats passés par le chef de l'expédition ont donc pour résultat de rendre l'armateur créancier ou débiteur des tiers. Tous leurs effets précédemment exposés à propos du propriétaire, se produisent en sa personne, avec cette différence que, n'ayant pas la pleine disposition du navire, il ne peut en faire l'abandon.

Il ne faudrait cependant pas en conclure que sa responsabilité est illimitée. Le législateur est trop désireux d'encourager la marine marchande pour ne l'avoir pas restreinte. Il se libère envers ses créanciers à raison des actes du capitaine en leur abandonnant sa fortune de mer, c'est-à-dire, le fret net du voyage (1).

Mais, dans l'hypothèse que nous envisageons, les créanciers maritimes ont deux débiteurs, l'armateur et le propriétaire. Nous trouvons ici une dérogation remarquable aux règles de louage de chose. Le bailleur d'un immeuble ou d'une chose mobilière ne répond pas des dettes du preneur dont l'insolvabilité nuit aux seuls créanciers, tandis que le propriétaire du navire est responsable de celles faites par le capitaine au nom de l'armateur. La raison en est que, dans l'esprit de la loi, le navire est la garantie des obligations relatives au voyage ; il forme le gage que rien ne saurait soustraire aux poursuites des intéressés. Les tiers qui ont fait crédit au capitaine ne connaissent pas, le plus souvent, l'armateur. Ils ont eu confiance dans le propriétaire dont le nom est contenu dans l'acte de francisation et ils ont apprécié sa solvabilité par le navire, le seul bien qu'ils aient eu sous les yeux et dont la faculté d'abandon ne permet pas de les frustrer. Il serait inique d'autoriser

(1) Lyon-Caen et Renault, I, n° 253.

le propriétaire à invoquer un contrat ignoré des tiers pour repousser leur action. L'art. 216 déclare, sans faire de distinction, que tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. L'hypothèse du louage d'un navire non armé est cependant assez fréquente pour que le législateur ait songé à dégager expressément la responsabilité du propriétaire, s'il en avait eu l'intention. « La responsabilité du propriétaire, dans tous les cas où elle est acquise, repose sur ce fondement que ceux qui ont directement ou indirectement traité avec le capitaine, agissant en cette qualité et dans les limites de ses attributions, ont réellement traité avec le navire lui-même qui est devenu le principal obligé. De là cette conséquence que le propriétaire est atteint, alors même qu'ayant loué son navire désarmé, l'affréteur aurait opéré son armement, choisi le capitaine et composé l'équipage (1). »

Il peut donc être poursuivi à raison des actes et faits du capitaine. Mais comme l'expédition a été entreprise aux risques de l'armateur, il aura un recours contre lui. « Le propriétaire tenu envers les tiers, aurait un recours incontestable contre l'affréteur armateur. Celui-ci, qui puisait dans son contrat le droit de choisir le capitaine, répond naturellement de l'exercice qu'il en a fait. Vainement prétendrait-il que le propriétaire ayant agréé le capitaine s'en est approprié le choix ; cet agrément du fréteur ne peut détruire l'effet de l'élection spontanément faite par l'affréteur ; il ne peut être considéré que comme un acte de convenance (2). »

(1) Bédarride, *Commerce maritime*, t. I, n° 279.
(2) Bédarride, *Commerce maritime*, t. I, n° 279.

CHAPITRE VII

CONSÉQUENCES DES ACTES DU CAPITAINE A L'ÉGARD DU CAPITAINE LUI-MÊME

Les actes juridiques faits par le capitaine au cours de l'expédition, ne produisent aucun effet à son égard, lorsqu'il s'est renfermé dans la sphère de ses attributions et n'a pas commis de faute. Il n'a pas eu en vue, en les accomplissant, un accroissement de son patrimoine propre, mais l'utilité de la navigation ; il n'a pas agi pour son compte et en son nom, mais pour le compte et au nom de l'armateur. Il était mandataire ; or le mandataire reste étranger aux effets des contrats conclus en exécution de son mandat. Il lui est interdit de se prévaloir des droits qui en résultent et il n'est pas tenu d'en acquitter les obligations.

Cela est vrai même lorsque les tiers ont ignoré le nom de l'armateur et que l'écrit, destiné à faire preuve des conventions, ne dit pas que le capitaine a agi comme mandataire. Il lui arrive fréquemment de parler sans faire connaître son mandant, comme s'il était lui-même partie à l'acte. Les intéressés ne s'y trompent pas ; ils savent qu'il n'agit pas en son nom personnel, mais en nom qualifié, en tant que capitaine ; qu'un autre, celui pour le compte duquel l'expédition maritime a été entreprise, est le véritable contractant. Le nom de ce dernier a pu être omis ;

cette omission ne change pas le rôle du commandant du navire. Il ne cesse pas de représenter l'armateur et reste, en conséquence, personnellement étranger à l'acte intervenu.

Ces principes n'ont pas toujours été admis. Lorsque les fonctions de *magister navis* étaient exercées par une personne *sui juris*, le droit romain primitif n'admettait pas la représentation. Le prêteur donna d'assez bonne heure une action contre l'*exercitor ;* mais le maître du navire continuait d'être obligé. L'innovation prétorienne faisait acquérir à celui avec lequel on avait traité, un débiteur nouveau sans lui enlever l'ancien. La pratique des sociétés de commande, au moyen âge, ne permettait pas de considérer le capitaine, dans ses rapports avec les tiers, comme un simple représentant. Gérant d'une société dont les membres étaient inconnus, il était lui-même partie contractante, personnellement responsable des actes accomplis.

Mais l'abandon de ces sociétés au début de la période moderne, amena une profonde modification de son rôle. Il devient, tant qu'il se renferme dans la limite de ses pouvoirs, l'agent irresponsable de celui dont il tient son commandement. Cette doctrine était déjà nettement formulée par Emérigon suivant lequel, le capitaine n'ayant contracté qu'en nom qualifié, ne doit pas être responsable (1).

Il est néanmoins resté, des principes du moyen âge, une exception remarquable à la règle : nul en France ne plaide par procureur. Le capitaine étant un simple mandataire, les poursuites judiciaires ne devraient pas être dirigées contre lui ; le nom du mandant devrait figurer dans les actes de procédure et les significations lui être faites.

(1) *Des contrats à la grosse*, chap. VI, sect. XII.

L'usage a cependant consacré une pratique contraire. Les créanciers à raison des contrats conclus par le chef de l'expédition peuvent intenter leur action contre lui, comme s'il était personnellement débiteur ; il a, de son côté, la faculté d'exercer les actions de l'armateur, sans le nommer dans les actes de procédure, comme si elles lui appartenaient en propre. La célérité si désirable en matière commerciale, en matière maritime surtout, justifie suffisamment cette exception. Mais les principes du mandat retrouvent leur application lorsque le moment est venu d'exécuter la sentence. Le jugement est exécutoire contre le véritable obligé, l'armateur et non contre le capitaine. « Il n'y a d'action directe et de condamnation exécutoire contre le maître, dit Valin (1), que lorsque l'engagement lui est propre et personnel, comme pour l'obliger de remplir ses connaissements, de répondre de ses faits, de ses fautes ou délits. Tous autres jugements rendus contre lui ne sont exécutoires que contre le propriétaire, ou, ce qui est la même chose, s'ils le sont contre lui, ce ne peut être qu'en nom qualifié, comme représentant le propriétaire, jusqu'à concurrence de ce qu'il a entre les mains à lui appartenant. »

(1) *Sur l'Ordonnance*, art. 2, liv. II, tit. VIII.

CHAPITRE VIII

LE CAPITAINE EST-IL MANDATAIRE DES CHARGEURS ?

Chargé d'exécuter le contrat d'affrétement, le commandant du navire doit apporter ses soins à la conservation des marchandises embarquées sur son bâtiment ; il est tenu de prendre des mesures pour les préserver de toute détérioration et les remettre intactes au destinataire. Toutefois son obligation, en tant que voiturier, ne va pas jusqu'à faire des dépenses pour assurer d'une manière plus efficace la conservation du chargemènt. Sa responsabilité à ce titre, est couverte, si les marchandises se détériorent par suite d'un emballage défectueux ou d'un vice propre, sans qu'il y ait de sa faute. Cependant certaines dépenses faites à propos, par exemple, pour réparer un emballage endommagé, faire ventiler et sécher des denrées qui menacent de se corrompre, pourraient avoir un effet salutaire sur la conservation de la cargaison. Le capitaine a-t-il pouvoir de faire ces dépenses pour le compte des chargeurs, de s'obliger, d'emprunter en leur nom pour préserver les marchandises de tout dommage ?

Il importe de ne pas confondre le mandat avec la gestion d'affaires. Tout individu a droit de gérer à son gré les intérêts d'autrui. Il agit à ses risques et périls, car il ne peut réclamer le remboursement de ses avances que dans la mesure de leur utilité ; le surplus reste à sa charge.

D'ailleurs si la gestion des affaires d'autrui est un droit, elle n'est jamais une obligation. La question n'est pas de savoir si le capitaine peut prendre en main, à titre de gérant d'affaires, les intérêts des chargeurs, mais s'il est tenu de le faire en vertu d'un mandat, de telle sorte que ses dépenses doivent être intégralement restituées et ses obligations exécutées par les affréteurs.

Ce mandat, s'il existe, a son origine soit dans une convention, soit dans la loi.

Rien ne s'oppose à ce que le chargeur, par une convention spéciale avec le capitaine, lui confère le pouvoir de faire tous les actes utiles à la sauvegarde de ses marchandises. Mais, en dehors d'une entente formelle, il n'est pas possible d'attribuer à ce mandat une origine conventionnelle. Le commandant du navire et l'affréteur sont étrangers l'un à l'autre. L'affrétement est assez souvent conclu en dehors du premier, et s'il a traité lui-même avec le chargeur, il l'a fait comme représentant de l'armateur et n'a assumé personnellement aucune obligation à son égard.

A-t-il une origine légale ?

On invoque assez souvent à l'appui de l'affirmative les art. 222 et 303 du Code de commerce. Le premier déclare le capitaine responsable des marchandises dont il se charge ; le second détermine le fret dû lorsque les marchandises ont été sauvées du naufrage ou rachetées après avoir été prises par l'ennemi ou enlevées par les pirates.

Ces textes ne posent pas expressément le principe d'un mandat ; ils servent seulement de base à des raisonnements au moyen desquels on cherche à l'induire. On se demande d'où peut provenir la responsabilité du capitaine. S'il est tenu de l'obligation d'apporter ses soins à la con-

servation des marchandises, ce ne peut être, dit-on, qu'en vertu d'un mandat du chargeur. Cette induction semble fortifiée par l'art. 303 qui nous montre le commandant du navire dans l'exercice même du mandat, sauvant les marchandises du naufrage ou les rachetant des mains de l'ennemi ou des pirates. Il n'agit pas ici pour le compte de l'armateur, mais pour celui de l'affréteur ; il tient donc de la loi le pouvoir d'agir en son nom.

Cet argument est loin d'être décisif. Il tire sa valeur de l'explication qu'il donne des articles en question ; d'où il résulte qu'il perd toute force probante, si cette explication n'est pas la seule possible, si on peut attribuer à une autre cause la responsabilité du capitaine et interpréter d'une autre manière le sauvetage ou le rachat des marchandises.

Or le contrat d'affrétement suffit à expliquer pourquoi le capitaine est responsable des détériorations arrivées au chargement et tenu, en cas de naufrage, de ne rien négliger pour en sauver la plus grande partie possible. En s'engageant à transporter les marchandises au lieu de destination, le fréteur s'est obligé à les remettre intactes au réclamateur, à faire par conséquent ce qui est en son pouvoir pour les conserver en bon état. Cette obligation n'est pas remplie lorsqu'elles ne sont pas délivrées au destinataire ou lui sont remises avariées ; l'affréteur a droit à des dommages-intérêts, si on ne réussit pas à faire la preuve de la force majeure. La charge de réparer le préjudice incombe naturellement au capitaine, préposé du fréteur, et obligé par le fait de ses fonctions, d'exécuter l'affrétement. Sa qualité de voiturier explique sa responsabilité. En cas de naufrage, il doit, à ce titre, sauver dans la mesure du possible les marchandises les plus précieuses de son chargement (art. 242).

D'autre part, il est inutile de recourir à la supposition d'un mandat pour faire comprendre le rachat des marchandises prises ou pillées. Le capitaine se reproche peut-être de n'avoir pas su, par sa faute ou sa négligence, éviter l'ennemi ou les pirates. Il est exposé, dans l'impossibilité où il se trouve d'établir la perte fortuite, à une action en indemnité de la part du chargeur. En s'efforçant de rentrer en possession des marchandises, il ne songe pas aux intérêts de l'affréteur, mais aux siens propres et à ceux de l'armateur responsable de ses actes ; il cherche à se mettre à même de les livrer, comme il le doit, au destinataire. Si l'événement est réellement fortuit et sa responsabilité hors de cause, il agit comme gérant d'affaires.

Les textes précédents ne permettent donc pas de conclure que le chef de l'expédition est, dans certains cas, mandataire des chargeurs. Il en est autrement, à notre avis, de l'art. 296. Le législateur prévoyant l'hypothèse où le vaisseau devient innavigable pendant le voyage, détermine l'influence de cet événement sur le sort du contrat d'affrétement. Le deuxième alinéa est ainsi conçu : *Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre.*

On ne peut voir ici une gestion d'affaires. L'art. 296 ne reconnaît pas au capitaine une simple faculté ; il lui impose une obligation précise, il doit affréter un autre navire. Si, en le faisant, il n'agit pas pour le compte de l'armateur, il faut bien admettre qu'il agit pour celui du chargeur et tient de la loi le mandat de louer pour lui un autre bâtiment.

L'armateur a contracté vis-à-vis de l'affréteur l'engagement de transporter les marchandises sur tel navire déterminé. L'impossibilité fortuite où se trouve ce navire de

continuer sa route, le libère de toute obligation; il n'a certainement pas celle de louer une autre embarcation pour conduire le chargement au port convenu ; son représentant ne saurait être tenu d'une obligation qu'il n'a pas lui-même. La conclusion s'impose avec rigueur. En affrétant un nouveau navire, le capitaine n'est pas mandataire de l'armateur, il l'est du chargeur. Si le montant du second fret, joint à celui dû pour la première partie du voyage, dépasse le prix primitivement stipulé, c'est au propriétaire des marchandises à supporter l'excédent.

Une question intéressante à résoudre serait celle de savoir s'il profite de la différence, lorsque le capitaine a loué un autre navire dans des conditions avantageuses, de telle sorte que le prix total du transport se trouve inférieur à celui convenu avec le premier fréteur. Mais outre qu'elle aurait l'inconvénient de nous entraîner dans d'assez longs développements, cette question se rapporte plutôt aux rapports de l'armateur et du chargeur et serait par suite déplacée dans ce travail.

En dehors de l'art. 296, le Code de commerce n'offre pas de disposition d'où l'on puisse conclure avec certitude que le capitaine représente le chargeur. Il est son mandataire pour affréter un autre navire, lorsque celui qui transporte le chargement, devient innavigable en cours de route. C'est le seul acte qu'il ait pouvoir d'accomplir en son nom ; car le mandat légal se restreint à l'hypothèse où la loi l'accorde. Le capitaine peut sans doute, dans d'autres circonstances, s'obliger, faire des dépenses pour les marchandises ; il agit librement comme gérant d'affaires.

L'opinion contraire est sévèrement jugée par M. de Courcy (1). « Certains légistes, dit-il, sont plus ingénieux

(1) *Questions de droit maritime*, IV, p 186.

que les hommes de bon sens. Des légistes ont donc imaginé de découvrir que le capitaine avec lequel j'ai contracté, qui s'est engagé à transporter mes marchandises pour le prix convenu, est mon mandataire. L'invention est bizarre, elle eût mérité un brevet à son inventeur. » Citons encore quelques attendus d'un arrêt de la Cour de Caen du 15 janvier 1867, invoqués par l'éminent publiciste à l'appui de sa thèse. Ils résument heureusement la question : « Attendu que le capitaine n'est pas mandataire des chargeurs ou affréteurs, qu'il n'est pas choisi par eux, qu'ils n'ont sur lui aucune autorité, qu'ils n'ont pas la faculté de le congédier, qu'ils ne peuvent être assimilés sous aucun rapport à l'armateur, lequel choisit le capitaine et le renvoie même sans indemnité ainsi que l'art. 218 du Code de commerce lui en confère le droit ; qu'aussi l'article 234 énonce-t-il que le capitaine représente le propriétaire du navire, que de plus l'article 216 décide que tout propriétaire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier ; mais qu'il n'existe dans le livre II du Code de commerce aucune disposition analogue concernant les chargeurs ou affréteurs (1) ».

Le capitaine ne représente pas les chargeurs ; telle est la règle générale. Cette règle ne souffre qu'une exception ; dans une seule circonstance, il est tenu d'agir en leur nom ; mais il lui est toujours permis de prendre en mains leurs intérêts, à titre de gérant d'affaires (2).

(1) Sirey, 1867, 2. 177.

(2) En faveur du mandat, Levillain sous Cass., 4 avril 1884. D. 84, 1, 449. M. Lyon-Caen sous même arrêt, S. 85, 1, 24 dit que le capitaine est mandataire dans une certaine mesure. Contre le mandat, observation sur un arrêt du Conseil d'Etat du 26 fév. 1897. *Revue int.*

Les affréteurs ont-ils, comme le propriétaire du navire, la faculté de faire abandon des marchandises? L'intérêt de la question peut échapper, au premier abord, dans l'hypothèse d'une gestion d'affaires. Le maître est obligé à l'égard du gérant dans la mesure de l'utilité. Or l'utilité ne peut jamais dépasser la valeur des marchandises. Il importe assez peu à l'affréteur d'abandonner le chargement lui-même ou de verser une somme équivalente. Mais l'utilité s'apprécie au moment de la gestion et il peut survenir dans la suite des événements qui endommagent les marchandises et obligent à les vendre à vil prix.

On fait valoir à l'appui de la négative une raison assurément grave. L'art. 216, dit-on, accorde au propriétaire du navire une faveur exceptionnelle et il n'est pas permis, au moyen d'un argument d'analogie, d'étendre l'exception.

Nous croyons cependant que le chargeur peut se libérer par l'abandon des marchandises, des obligations engendrées par les actes du capitaine (1). Les raisons invoquées pour justifier la faveur faite au propriétaire du navire s'appliquent avec plus de force peut-être au propriétaire des marchandises, car il n'a pas choisi le chef de l'expédition et ne jouit pas de la faculté de le congédier. Il importe

de droit marit., 1896-97, p. 668. De récentes décisions judiciaires affirment, mais sans donner de raisons, que le capitaine est mandataire des chargeurs. Trib. com. du Hâvre, 29 sep. 1897. *Revue int. de droit marit.*, 1897-98, p. 327. C. de Rouen, 15 juil. 1898. Même Revue 1898-99, p. 334.

(1) Trib. com. de Marseille, 15 nov. 1880. J. M. 1881, 1, 47. Cass., 2 avril 1884. S. 1885, 1, 24. Lyon-Caen et Renault, I, n° 277, de Valroger, I, n° 280. M. Levillain sous Cass., 2 avril 1884, D. 84. 1, 449 soutient conformément à l'arrêt cassé de la Cour d'Aix que le chargeur n'a pas la faculté d'abandon.

aussi, pour encourager le commerce maritime, de restreindre à leur fortune de mer les obligations des affréteurs. La tradition nous fournit encore un autre argument. L'ordonnance de 1681 était muette comme notre Code de commerce sur la question que nous essayons de résoudre et cependant nos anciens auteurs limitaient au chargement la responsabilité des affréteurs. Emérigon (1) supposant que les propriétaires du navire sont en même temps propriétaires des marchandises et qu'ils n'ont pas seulement confié au capitaine la direction du bâtiment, mais encore la gestion de la cargaison, s'exprime ainsi : « Si les armateurs refusent de remplir les engagements contractés par le capitaine géreur, ils doivent abandonner le navire et la cargaison tant d'entrée que de sortie ou du moins en tenir compte. » L'ancien droit admettait donc que le propriétaire du navire pouvait, en tant que chargeur, se libérer par l'abandon de la cargaison et rien n'indique que le législateur de 1807 ait voulu abroger cette tradition.

(1) *Contrats à la grosse*, ch. IV, sect. II, § 3.

TROISIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ A RAISON DES FAUTES DU CAPITAINE

On donne le nom de baraterie à la faute du capitaine. L'origine de cette expression est ancienne ; elle remonte à un mot du moyen âge, barat, signifiant tromperie, mensonge. Mais, à cette époque, elle n'avait pas une signification aussi large que de nos jours ; elle désignait seulement les actes accomplis par dol ou fraude. C'est le sens que lui donne Casaregis : *Non omnis navarci culpa est baratria, sed solum tunc ea dicitur, quando committitur cum præexistenti ejus machinatione et dolo preordinato ad casum* (1). Le mot baraterie fut pris d'assez bonne heure dans une acception plus générale et appliqué à tous les actes illicites du commandant du navire. Le guidon de la mer (2) entend par là toute faute ou négligence du capitaine ; c'est aussi la signification que lui donne Valin : « Baraterie de patron, termes énergiques qui comprennent absolument tout le dommage qui peut résulter des faits du maître et des gens de son équipage, soit par impéritie, imprudence, malice, changement de route, larcin ou autrement » (3). Il

(1) *Discursus legales*, I, n° 77.
(2) Chap. v, et ix, art. 1.
(3) *Sur l'ordonnance*, art. 28, l. II, t. VI.

a conservé de nos jours cette large signification. Cependant le Code de commerce l'emploie parfois pour désigner le dol ou la faute lourde seulement.

Les faits de baraterie tantôt rendent impossible l'exécution d'une obligation conventionnelle, tantôt lèsent des tiers à l'égard desquels il n'a été pris aucun engagement ; la responsabilité qui en résulte est contractuelle ou délictuelle. Nous n'examinerons ici que la responsabilité contractuelle dérivant de la convention par laquelle l'armateur confère au capitaine la direction du navire. Nous laisserons donc de côté la responsabilité du capitaine à raison du délit commis au préjudice d'un tiers ; elle a sa source, non dans le contrat que nous étudions, mais dans le principe de l'art. 1382, du Code civil.

La faute du commandant du navire engage à la fois sa propre responsabilité et celle de l'armateur civilement responsable, en tant que commettant, des faits de son préposé. De là deux chapitres ; le premier est consacré à la responsabilité du capitaine, le second à celle de l'armateur.

CHAPITRE PREMIER

RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE

§ I.er — *Règle générale.*

Le capitaine est, en vertu de son contrat d'engagement, substitué au propriétaire pour la conduite du navire et la direction du voyage. C'est à lui qu'incombe la charge de transporter les marchandises, de leur donner les soins nécessaires, de les remettre au destinataire. La loi le considère comme un voiturier et lui en impose les obligations tant à l'égard des affréteurs qu'à l'égard des diverses personnes engagées pour le seconder. Sa responsabilité contractuelle existe donc à l'égard des armateurs, des chargeurs et des gens de l'équipage. « La responsabilité du capitaine peut être assimilée à celle du voiturier. En principe, tout voiturier par terre ou par eau est responsable des choses qui lui sont confiées à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure. Le voiturier est présumé en faute. C'est à lui à faire la preuve du cas fortuit ou de la force majeure. La même règle s'applique au capitaine pour les transports maritimes. Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge. Sa responsabilité ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure (1). »

(1) De Valroger, I, 334.

Il est rarement question, en fait, de la responsabilité du capitaine à l'égard des chargeurs ou des gens de l'équipage. S'ils sont lésés, il leur est plus avantageux de recourir en dommages-intérêts contre le propriétaire du navire dont la solvabilité plus certaine rend leur action plus efficace. Il leur est cependant utile d'agir contre le chef de l'expédition lorsque le propriétaire s'est libéré par l'abandon du bâtiment et que le prix de vente n'a pas suffi à couvrir leurs créances.

Tout fait par suite duquel les obligations dont il est tenu, restent non accomplies, est une faute, à moins qu'il n'ait été impossible au capitaine de l'éviter. La question à résoudre est celle de savoir avec quelle sévérité il faut apprécier la difficulté qu'il éprouve à tenir ses engagements. Faut-il le déclarer irresponsable seulement en cas d'impossibilité matérielle ?

Nos anciens auteurs qui enseignaient, sur la foi de textes de droit romain mal interprétés, la théorie des trois fautes, le rendaient responsable même de sa faute très légère (1). Le Code civil distingue seulement deux fautes, la faute grave et la faute légère. L'art. 221, C. com. déclare le capitaine responsable de ses fautes même légères.

Le critérium ordinaire, dans l'appréciation des fautes de ce genre est la conduite de l'homme prudent et avisé, du bon père de famille. Les juges doivent cependant se montrer plus indulgents à l'égard de celui dont le mandat est gratuit ; mais comme les fonctions du commandant du navire sont rétribuées, il faut lui appliquer la règle dans toute sa rigueur et le rendre responsable de toute faute que ne commettrait pas un capitaine prudent et avisé.

(1) Emerigon *Assurances*, ch. XII, sect. IV.

La conduite du chef de l'expédition est sévèrement appréciée. Les conséquences de ses moindres négligences sont trop graves pour qu'on soit porté à l'indulgence. Il ne faut cependant pas exagérer la sévérité et exiger, pour le déclarer irresponsable, une force majeure absolument irrésistible. Bien des événements malheureux auraient été évités, si le capitaine, au lieu de prendre le parti qui a causé l'accident, avait adopté une autre ligne de conduite. On ne peut cependant pas toujours lui reprocher de n'avoir pas su l'empêcher. Il n'est pas tenu de prévoir les événements les plus invraisemblables et de déployer une prudence au-dessus des forces humaines. Il y a cas fortuit le libérant de toute responsabilité, s'il n'a commis ni imprudence, ni négligence. Aussi ne pouvons nous pas admettre la solution donnée par M. Desjardins (1) à propos des accidents arrivés pendant que le capitaine prend un repos nécessaire. Suivant cet auteur, le capitaine en est responsable ; on ne pourrait l'excuser que s'il était hors d'état d'agir, s'il avait, par exemple, été frappé d'une attaque d'apoplexie. C'est aller trop loin dans la voie de la sévérité. On ne peut blâmer le chef de l'expédition d'éprouver de la fatigue et lui refuser le droit au sommeil. La question s'est posée devant la jurisprudence et le tribunal de commerce de Marseille (2) l'a résolue dans notre sens. Un capitaine, désirant prendre quelques instants de repos, avait remis au second la direction du navire ; il y eut un abordage pendant que commandait cet officier. Le tribunal a décidé que le capitaine n'en était pas responsable. Il ne saurait pas davantage être tenu à raison des événements survenus

(1) Tome II, n° 382.
(2) 2 mai 1865, *J. de Nantes* 1866, 2, 127.

en son absence, si cette absence est dûment justifiée (1).

En un mot, il faut considérer comme une faute dont le capitaine doit réparer les conséquences dommageables, toute omission ou tout fait par suite duquel les obligations attachées à ses fonctions n'ont pas été remplies, à moins qu'il n'y ait cas fortuit ou de force majeure. Mais il ne faut pas, à l'exemple de M. Desjardins, exiger une force majeure absolument irrésistible. L'événement auquel il est moralement impossible de se soustraire est un événement fortuit libératoire.

Un événement peut avoir le caractère de force majeure à l'égard du commandant du navire, même lorsqu'il a contribué lui-même à le faire naître. Ainsi le bâtiment a heurté un récif. C'est bien le capitaine qui lui a donné sa direction ; il ne doit cependant pas d'indemnité s'il démontre qu'il n'a commis ni imprudence ni négligence. Il avait à bord les cartes et les instruments nécessaires ; mais ses cartes ne relevaient pas le récif ou ses instruments étaient faussés (2).

La faute du capitaine ne met pas nécessairement sa responsabilité en cause. On ne peut, en effet, lui demander réparation d'un préjudice qui n'existe pas. Nous savons que la loi lui ordonne de faire visiter son navire, de se munir d'un certain nombre de pièces, de déposer un rapport de mer. Il commet une faute en ne se conformant pas à ces prescriptions. Il est possible cependant que les intéressés au navire et au chargement n'en souffrent pas. Une action en dommages-intérêts ne pourrait alors réussir, car elle ne suppose pas seulement une faute, mais une faute dommageable.

(1) Paris, 10 juillet 1873. D. 1876, 2, 164.

(2) Marseille, 24 déc. 1832. *J. de Marseille*, 13, 1, 337.

Mais s'il y a dommage, fût-il même indirectement causé, le capitaine doit le réparer. Il est tenu, en conséquence, de prendre à sa charge les avaries produites par un événement de force majeure auquel il a, par sa faute, exposé son navire. Ainsi il a fait relâche sans nécessité ; il en est résulté un retard par suite duquel le vaisseau a essuyé une tempête à laquelle il aurait échappé s'il avait poursuivi directement sa route (1).

Il est facile, après ce que nous venons de dire, de déterminer la règle à suivre en cas d'incendie. L'incendie doit être, suivant sa cause, tantôt considéré comme un cas fortuit, tantôt imputé au capitaine. Il n'est pas possible d'écarter la responsabilité de ce dernier s'il y a eu imprudence ou négligence de sa part (2).

Un jugement du tribunal de commerce de Nantes rendu le 29 juin 1864 (3), distingue entre les fautes nautiques ayant trait à la conduite du navire et celles commises par le chef de l'expédition en tant qu'agent commercial de l'armateur ; il ne les apprécie pas les unes et les autres avec une égale sévérité. Il admet la responsabilité à l'égard des fautes même légères de la seconde catégorie, mais non à l'égard de celles de la première. Il déclare que, dans l'exercice de ses fonctions de marin, le capitaine ne peut être rendu responsable que s'il a agi sous l'inspiration d'une pensée coupable, d'une intention frauduleuse ou malveillante, que, hors le cas de dol, on ne saurait admettre à sa charge une obligation de dommages-intérêts, parce qu'il est, dans sa bonne foi, seul juge et appréciateur des

(1) Rennes, 8 avril 1862. *J. de Nantes*, 1862, 1, 230.

(2) Bordeaux 21 juill. 1890. *Revue int. de droit maritime*, 1890-91, p. 250, Bordeaux, 22 fév. 1893, même revue, 1892-93, p. 654.

(3) *J. de Nantes*, 64, 1, 196.

mesures qu'il convient de prendre dans l'intérêt de sa propre conservation et de celle de l'équipage, du navire et de la cargaison.

Nous ne contestons pas que le commandant du navire ait seul le droit de le diriger, d'ordonner les manœuvres et de prendre, en pleine indépendance, telles mesures qu'il juge utiles. Le législateur n'a pas voulu que sa liberté d'action fût gênée par l'intervention de l'armateur ou celle d'un conseil délibérant dont l'avis serait obligatoire ; mais il n'a certainement pas entendu lui conférer le droit d'agir à la légère. En lui accordant une entière liberté, il lui laisse une entière responsabilité. L'art. 221 le déclare, sans faire de distinction, responsable de ses fautes même légères et la disposition légale qui l'exempterait des conséquences de son imprudence ou de sa négligence en matière purement nautique serait bien critiquable. « Il est impossible d'admettre que dans l'exercice de ses fonctions de marin et au point de vue de la navigation, le capitaine n'ait à répondre que de sa mauvaise foi et non de ses fautes. Qui soutiendrait, par exemple, que le capitaine n'est pas responsable d'un abordage causé par sa faute, d'une relâche faite sans nécessité (1)? »

Posons, pour résumer ce qui précède, une règle générale. Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions ; il importe peu qu'il s'en soit ou non rendu coupable dans la conduite technique du navire. L'événement de force majeure seul le libère de ses obligations et il faut considérer comme tel celui qu'un marin prudent et avisé n'aurait pas su éviter. Sa responsabilité est indéfinie ; aucun texte ne consacre en sa faveur un mode

(1) De Valroger, I, n° 330.

de libération semblable à celui que l'art. 216 accorde au propriétaire du navire.

§ II. — *Influence de la présence d'un pilote sur la responsabilité du capitaine.*

Le pilote a une grande part dans la direction du navire ; il renseigne sur les dangers courus par le bâtiment, on manœuvre d'après ses indications. Si un accident est causé par sa faute, le capitaine en est-il responsable ? La raison de douter est que la conduite effective du vaisseau semble lui échapper pour passer au pilote. Il est logique que celui-ci réponde seul d'une mauvaise direction qui vient de lui seul.

Examinons d'abord le rôle joué par le pilote à bord du navire où sa présence est réclamée. Il nous sera facile de répondre lorsque nous aurons déterminé la nature et l'importance de ses fonctions.

Le capitaine fait appel aux lumières d'un pilote dans deux circonstances, lorsqu'il ne connaît pas assez bien les parages où il navigue et lorsqu'il entre dans un port et qu'il en sort. En mer, le pilotage est facultatif, il est obligatoire à l'entrée et à la sortie des ports.

Il ne s'élève aucune difficulté dans l'hypothèse du pilotage facultatif. Un avis librement demandé n'est pas obligatoire. Le capitaine aurait pu ne pas prendre cet avis ; il reste maître de ne pas le suivre et continue à diriger avec une entière indépendance la marche du bâtiment. Le pilote est un simple conseiller dont le rôle se borne à donner les renseignements utiles ; sa présence à bord ne déplace pas le commandement, elle ne peut déplacer la responsabilité.

Mais la solution est plus douteuse lorsque le pilotage est obligatoire. On est tenté, au premier abord, de donner une solution différente à la question qui nous occupe. La loi qui impose le conseiller doit, semble-t-il, imposer aussi les conseils. Si le capitaine n'ordonne plus lui-même les manœuvres et se contente de faire exécuter celles indiquées par le pilote, il cesse évidemment d'être responsable.

Le vice de cet argument consiste à conclure du caractère obligatoire du pilotage que les avis donnés par le pilote s'imposent comme des ordres à l'exécution desquels le commandant du navire ne peut se refuser. Il n'en est pas ainsi. Celui-ci conserve toute son autorité, il adopte ou rejette à son gré les propositions du pilote. Il a paru nécessaire, dans l'intérêt supérieur de la navigation, de ne pas partager le commandement, de concentrer tous les pouvoirs entre les mêmes mains, celles du capitaine. Pour admettre que, dans une circonstance déterminée, le commandement lui échappe en tout ou en partie, il faudrait une disposition dérogatoire bien claire. Or, telle n'est pas celle qui prescrit le pilotage à l'entrée et à la sortie des ports. Bien loin de contraindre le capitaine à se conformer aux avis du pilote, elle ne lui fait même pas un devoir de le consulter; elle l'oblige seulement à payer les droits de pilotage. La mission du marin qu'on lui donne pour guide, est de le conseiller, de lui faire connaître des dangers qu'il ignore peut-être. Au capitaine seul appartient le droit de prendre des mesures pour les éviter. Aussi faut-il le déclarer responsable (1).

On peut encore invoquer à l'appui de cette solution un

(1) Trib. com. du Hâvre, 29 sept. 1897. *Rev. int. de droit marit.*, 1897-98, p. 327.

argument tiré de l'art. 227, C. com., suivant lequel le commandant du navire doit être à bord à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres ou rivières. Il serait difficile de justifier cette obligation imposée au capitaine, s'il ne jouait auprès du pilote qu'un rôle effacé au point de ne plus répondre des accidents.

Le chef de l'expédition est donc responsable, en principe, même des événements arrivés pendant la présence d'un pilote sur le bâtiment. Mais, en fait, sa responsabilité sera souvent hors de cause. Il agit sagement en s'en rapportant à l'expérience d'un marin connaissant bien les difficultés de la navigation dans les parages où il se trouve. Il reçoit peut-être de lui un conseil pernicieux ; mais comme rien n'a mis sa défiance en éveil, il ne commet pas de faute en le suivant. L'accident causé par le fait du pilote devra le plus souvent être considéré à son égard comme un cas fortuit. Il en serait autrement cependant, s'il avait fait choix d'un pilote notoirement incapable, ou si le danger de la manœuvre proposée avait été si évident qu'un capitaine avisé ne l'eût pas fait exécuter.

§ III. — *Preuve de la faute du capitaine.*

La règle à suivre est celle du droit commun : celui qui allègue un fait, qui avance une prétention, est tenu d'en faire la preuve. *Actori incumbit onus probandi.* Le capitaine n'a pas rempli toutes ses obligations à l'égard de l'armateur ou des chargeurs ; il soutient qu'il est libéré parce qu'il en a été empêché par un événement de force majeure. C'est à lui d'en fournir la preuve. S'il n'y réussit pas, il sera condamné à réparer le dommage résultant de l'inexécution de ses obligations.

Ce principe de droit commun n'a pas besoin de plus longs développements. Mais il est certaines circonstances qui peuvent en modifier l'application et sur lesquelles nous devons nous expliquer.

Le capitaine n'a pas, en règle générale, le droit d'emprunter en cours de route. Il se rend coupable d'une faute envers l'armateur s'il le fait hors le cas de nécessité. Il serait donc obligé, suivant la règle que nous venons de rappeler, de démontrer cette nécessité. C'est, en effet, ce qui a lieu, lorsqu'il n'a pas rempli les formalités de l'art. 234 ; mais il en est dispensé s'il présente un procès-verbal signé des principaux de l'équipage et une autorisation de justice, conformément aux prescriptions de cet article. Ces pièces, cependant, n'établissent pas d'une façon certaine l'urgence de l'emprunt. Les matelots consultés se sont peut-être, par déférence ou par crainte, trop facilement rangés à l'avis de leur chef, et le tribunal chargé de donner l'autorisation, est loin d'avoir toujours les éléments nécessaires à une exacte appréciation des besoins. Elles suffisent néanmoins à faire considérer le commandant du navire comme exempt de faute. La charge de la preuve est déplacée ; il appartient à l'armateur qui se prétend lésé, de prouver que rien ne nécessitait un emprunt.

Le rapport de mer nous suggère les mêmes réflexions. Le principe que le capitaine doit prouver la cause de libération qu'il allègue, s'applique sans dérogation en l'absence d'un rapport dûment vérifié. Il n'en est plus de même lorsque le chef de l'expédition a eu soin de déposer son rapport dans le délai fixé et de le faire vérifier. La relation ainsi faite de la traversée est regardée comme exacte ; on considère comme libératoires les événements attribués par le rapport à une circonstance fortuite ou à une force

majeure. On ne saurait cependant se dissimuler le caractère suspect de ce document ; il émane d'une partie en cause, et les témoignages conformes des gens de l'équipage ne sont certainement pas une sûre garantie de véracité. Ils sont peut-être intéressés, eux aussi, à rejeter sur le hasard les conséquences d'une faute dont ils sont complices. Ils subissent, en tout cas, l'influence du capitaine à qui il est facile de concerter avec eux le sens de leurs dépositions. Il n'est donc pas possible de voir dans les affirmations du rapport de mer, une preuve péremptoire de la force majeure alléguée. Cependant les rôles sont renversés comme dans l'hypothèse de l'art. 234. Le capitaine n'a pas à établir la cause de sa libération. C'est aux personnes lésées qu'incombe la charge de démontrer qu'il a commis une faute.

En règle générale, le capitaine actionné par les personnes à l'égard desquelles il a contracté des engagements, doit prouver le cas fortuit qu'il invoque ; mais l'accomplissement de certaines prescriptions légales a pour effet de renverser les rôles. Il en résulte une présomption favorable au commandant du navire. L'armateur ou les chargeurs sont obligés de détruire cette présomption et d'assumer le fardeau de la preuve. Certaines clauses insérées dans le connaissement, produisent le même effet : telles sont celles de *que dit être*, *sans approuver*, *quantité inconnue*. Comme notre but n'est pas de faire connaître les modifications que les conventions des parties peuvent apporter aux règles ordinaires de la responsabilité du capitaine, nous ne pouvons nous étendre sur ces clauses.

§ IV *De la clause d'irresponsabilité.*

Le capitaine, effrayé de la lourde responsabilité qui pèse sur lui, songe parfois à en alléger le fardeau. Dans ce but, il convient avec l'armateur ou les chargeurs qu'il ne répondra pas de ses fautes. Les conséquences devraient alors, aux termes de la convention, en être supportées, sans recours contre lui, par ses cocontractants. Telle est la clause d'irresponsabilité dont la validité est l'objet des plus vives controverses.

La doctrine se prononce généralement pour la nullité. Elle invoque deux raisons principales, l'une empruntée à la tradition, l'autre tirée de la prétendue immoralité de la clause dont nous nous occupons.

Nos anciens auteurs enseignaient, en effet, qu'on ne peut, par une convention, s'exonérer des conséquences de sa faute. « Cette règle, dit Emérigon (1) dérive des premiers principes. Elle est consignée dans la loi 3 *de nautico fœnore* (Code de Justinien). Elle est appliquée au contrat d'assurance par le *Guidon de la mer* (chap. IX art. 8). Elle est répétée dans tous nos livres. » L'opinion d'Emérigon est aussi celle de Pothier (2) et de Valin (3). Or on connaît la valeur d'un argument de tradition en droit maritime.

On ajoute que cette clause serait immorale ; elle consacrerait le droit à la négligence. Rassuré sur les suites de ses fautes, le capitaine apporterait moins de zèle à la conduite du navire, la navigation en serait moins sûre, la vie de l'équipage et des passagers, plus exposée. *Pacta non sunt*

(1) *Traité des assurances,* chap. XII, sect. II, §, 1.
(2) *Traité des assurances,* n° 65.
(3) *Sur l'ordonnance,* l. III, tit. VI, art. 27.

servanda quæ ad delinquendum provocant. Une pareille convention dérogerait, en violation de l'art. 6, du code civil, au grand principe d'ordre public suivant lequel chacun est tenu de réparer les conséquences dommageables de ses actes illicites.

Ces arguments ont convaincu la jurisprudence (1). Celle-ci refuse de valider les clauses d'exonération qui, selon elle, ne peuvent produire qu'un effet, celui de déplacer la charge de la preuve (2).

Nous ne contestons pas la nullité de la clause d'irresponsabilité en tant qu'elle s'applique aux fautes intentionnelles ou lourdes. Une telle clause serait certainement immorale. On ne peut reconnaître à celui qui médite de nuire à autrui, la faculté de se prémunir, par un contrat en bonne forme, contre les suites fâcheuses de sa mauvaise action. Ce serait proclamer le droit non seulement à la négligence, mais à la mauvaise foi. La nullité d'une convention ayant pour but d'exonérer une des parties de la responsabilité de son dol ou de sa faute lourde, n'a jamais fait de doute. Aussi n'est-ce pas sur ce point que porte le débat. Il se restreint aux fautes non intentionnelles légères.

On peut avoir des moments d'oubli, se rendre coupable de fautes légères tout en apportant une réelle vigilance à l'accomplissement de ses devoirs. Les hommes les plus diligents eux-mêmes sentent parfois faiblir leur zèle, la prudence qui n'a jamais eu un instant de défaillance, n'est

(1) Cass., 21 juill. 1885, 1er mars 1887. S. 1887, 1, 121. Cass., 29 oct. 1890. *Revue int. de droit marit.*, 1890-91, p. 241. Trib. com. du Hâvre, 7 fév. 1898, *Revue int. de droit marit.*, 1897-98, p. 641.

(2) Trib. com. de Rouen, 5 mars 1897. *Revue int. de droit marit.*, 1897-98, p. 56. Cour d'appel de Paris, 29 juin 1897. Même revue 1897-98, p. 12.

pas une prudence humaine. Le capitaine peut-il valablement s'exonérer par convention des conséquences de fautes qu'il est exposé à commettre sans le vouloir, sans apporter dans l'exercice de ses fonctions la négligence grave entraînant la faute lourde ? Telle est la question que nous avons à résoudre.

Nous n'hésitons pas, à l'encontre de la jurisprudence et malgré les imposantes autorités doctrinales qui soutiennent la thèse contraire, à donner à cette question une réponse affirmative. Les arguments invoqués par nos adversaires ne nous paraissent pas convaincants.

Nous savons l'importance que le législateur moderne a attribué, en matière maritime, aux solutions de l'ancien droit et nous sommes, autant que tout autre, respectueux de la tradition. Mais l'opinion de nos anciens auteurs nous semble reposer sur une confusion. Ils n'ont pas distingué, comme nous l'avons fait, entre le dol et la faute légère ; ils ont affirmé que les principes généraux ne permettent pas de s'affranchir de la responsabilité de ses fautes personnelles, et ils ont invoqué à l'appui de cette affirmation des textes de droit romain dont ils ont trop élargi la portée. Ces textes concernent seulement le dol et la faute lourde ; ils les ont appliqués même aux fautes légères. Le droit romain faisait cependant la distinction, il refusait de sanctionner seulement la clause d'exonération du dol. Un passage d'Ulpien (1) nous semble à ce point de vue d'une lumineuse clarté : *Hoc servabitur quod initio convenit... excepto eo quod Celsus putat non valere si convenerit quod dolus non præstetur, hoc enim bonæ fidei judicio contrarium est, et ita utimur.*

(1) Dig. L. 23. *De diversis regulis juris*, C. XVII, lib. I.

Il n'est pas possible de soutenir que la clause d'irresponsabilité des fautes légères est contraire à l'ordre public. Nous n'en donnons qu'une preuve. Sa validité est journellement admise en matière d'assurances terrestres. L'assuré qui par négligence ou imprudence a laissé sa maison devenir la proie des flammes, n'est pas déchu de son droit à une indemnité. Il le serait seulement s'il avait commis une faute grave. En décider autrement serait enlever à l'assurance terrestre presque toute son utilité. Il est rare que l'incendie n'ait pas pour cause un fait plus ou moins répréhensible d'un habitant de l'immeuble. Puisque l'assuré est valablement déchargé de la responsabilité de ses fautes légères en vertu d'une police d'assurance terrestre, pourquoi le capitaine ne le serait-il pas en vertu d'une clause formelle acceptée par l'armateur ou les chargeurs? On ne peut du moins prétendre que l'annulation de cette clause est commandée par les principes généraux du droit ou des considérations d'ordre public.

Mais si la convention d'irresponsabilité est licite en thèse générale, on soutient qu'elle ne l'est pas en droit maritime. On cite à l'appui de cette doctrine les articles 351 et 352 du Code de commerce qui, dit-on, contiennent une règle spéciale justifiée par les dangers résultant des moindres fautes dans la direction du bâtiment. Une police d'assurance terrestre oblige la Compagnie à indemniser l'assuré du préjudice causé par son propre fait, s'il n'a pas été intentionnellement accompli. L'assureur maritime, au contraire, ne répond pas du dommage provenant du fait de l'assuré. Tel est le principe posé par les art. 351 et 352. On affirme qu'en raison des désastreux effets que peuvent avoir, en matière de navigation, les fautes les plus légères, ce principe ne souffre pas de dérogation. Un argument

spécieux fourni par le rapprochement de l'art. 353 avec les deux précédents sert à le démontrer. L'assurance maritime ne comprend pas, en règle générale, les faits de baraterie, mais la loi consacre expressément la possibilité d'une convention contraire. Comme les articles 351 et 352 ne mentionnent pas le droit laissé aux parties de déroger au principe suivant lequel l'assureur n'est pas responsable des faits de l'assuré, on en conclut que ce droit leur est refusé. On n'admet pas (1) en conséquence, la validité de la convention en vertu de laquelle l'assurance s'étendrait aux dommages occasionnés par le fait de l'assuré.

La preuve tirée du silence d'un texte est bien fragile. Lorsque le législateur détermine lui-même les effets d'un contrat, il se borne ordinairement à interpréter la volonté des parties ; il exprime ce qui est vraisemblablement dans leur pensée d'une façon peut-être confuse ; mais il n'entend pas leur imposer ses dispositions, et leur laisse le droit de régler autrement leurs intérêts. Il faudrait, pour annuler la clause contraire, qu'elle fût en contradiction avec un principe d'ordre public. Le silence de la loi ne suffit pas. Aussi reconnaît-on sans difficulté, la validité de la convention ayant pour but de mettre le vice propre à la charge de l'assureur qui, aux termes de l'art. 352, ne doit pas en répondre. Nous ne considérons pas comme impérative la règle contenue dans les textes en question et nous ne pouvons admettre l'argument qu'on en tire contre la validité de la clause d'irresponsabilité des fautes légères.

Le Code de commerce, dans les articles que nous venons de rappeler, reproduit une disposition déjà formulée par l'ordonnance, et nos anciens auteurs ne pensaient pas qu'il

(1) Desjardins, II, n° 276, VI, n° 1404. Bédarride, IV, n° 1260.

fût permis d'y déroger. « Il est évident, disait Pothier, que je ne puis valablement convenir avec quelqu'un qu'il se chargera des fautes que je commettrai. » Mais leur opinion a peu d'autorité, nous savons sur quelle confusion elle repose.

Enfin, la convention d'irresponsabilité n'a pas les graves inconvénients que l'on signale ; elle n'est pas un encouragement à la négligence ; elle ne met pas en péril la vie de l'équipage et des passagers. Le capitaine reste responsable de sa faute lourde. S'il apporte une négligence évidente à l'accomplissement de ses devoirs, les juges seront portés à voir une faute lourde dans le fait qui lui est reproché et l'obligeront à en réparer les conséquences. Les seules fautes mises par cette convention, à la charge de l'armateur ou des chargeurs sont celles qui proviennent d'un moment d'oubli, d'un affaiblissement passager du zèle habituel ; elles démontrent plutôt l'imperfection de la nature humaine, que la mauvaise volonté ou la négligence gravement coupable du commandant du navire ; elles seraient probablement commises alors même que la responsabilité de celui-ci serait entière.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous admettons sans hésiter la clause par laquelle le capitaine décline la responsabilité de ses fautes légères. Elles ont paru décisives à la Cour de cassation de Belgique qui, dans un arrêt du 12 novembre 1885, dit que les dispositions légales relatives à la prestation des fautes ne s'imposent pas à ce point aux parties qu'elles ne puissent y déroger ; ce qui est interdit, c'est de décliner la responsabilité de son dol personnel (1).

(1) Pasicrisie, 1885, 1, 275. Dans le même sens C. de Bruxelles 7 mai 1887- *Revue int. de droit maritime* 1887-88 p. 75. Jacobs : Droits maritime Belge 1 n° 112. Lyon-Caen et Renault 1 n° 747.

§ V. — *Le capitaine est-il responsable des fautes des gens de l'équipage ?*

Ecartons tout d'abord une hypothèse à propos de laquelle il ne peut y avoir doute. Le capitaine a lui-même commis une faute ; il a par exemple, quitté son navire sans nécessité et en son absence un matelot a accompli un acte dommageable, ou bien il n'a pas surveillé ses subordonnés, il n'a pas eu recours pour les contraindre à l'obéissance aux pouvoirs disciplinaires que leur attribue le décret du 24 mars 1852. Puisqu'il y a faute de sa part, il est naturel qu'il en réponde.

La question que nous avons à étudier est celle de savoir si le capitaine est tenu à raison des actes illicites dont les gens de l'équipage peuvent se rendre coupables alors même qu'il a été dans l'impossibilité de les prévenir.

L'art. 1384, Code civil pose le principe de la responsabilité pour autrui. Il déclare que les maîtres et commettants doivent réparer le dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles il les ont employés. La loi considère les maîtres et commettants comme coupables d'avoir mal choisi leur personnel ; elle les présume en faute et, sur le fondement de cette présomption qui n'admet pas la preuve contraire, elle les rend responsables des faits de leurs domestiques et préposés. Aux yeux de Valin (1), les matelots sont les gens du capitaine qui doit, en conséquence, répondre de leur conduite. C'est aussi l'avis de M. Desjardins (2) : « Il est à peine utile de

(1) *Sur l'ordonnance*, liv. II, tit. I, art 9.
(2) Tome II, n° 382.

faire observer que le capitaine est, conformément à l'art. 1384 du Code civil, responsable des fautes commises par les gens de l'équipage... Il n'est pas nécessaire que le capitaine ait commis lui-même une imprudence, et je ne le regarderais pas précisément, par exemple, comme irresponsable d'un incendie allumé à bord par des matelots, sous prétexte qu'aucune faute ne pourrait lui être reprochée. »

Cette doctrine, on ne saurait le contester, est bien dure pour le chef de l'expédition. Il s'est acquitté de ses fonctions avec un zèle soutenu ; il a rempli tous ses devoirs sans défaillance, et cependant il succombe peut-être sous le poids d'une responsabilité écrasante à raison d'un fait qu'il a été impuissant à empêcher. Nous dirions volontiers, après M. de Courcy, que la justice est blessée si un capitaine personnellement irréprochable est réduit à la misère, parce que son second, le timonier ou le pilote, entendant mal un ordre dans le bruit de la tempête, aura mis la barre à tribord au lieu de la mettre à babord. Si dure que soit cette doctrine, nous l'accepterions néanmoins, si elle était la conséquence logique des principes. Nous souhaiterions seulement une prompte réforme législative pour en adoucir la rigueur ; mais nous ne songerions pas à y apporter nous-même des adoucissements à l'aide d'un tempérament arbitraire. C'est cependant ce que font certains auteurs (1). Ils assimilent le capitaine au père, à la mère, à l'instituteur ou à l'artisan. Selon eux, le commandant du navire est présumé coupable d'un manque de surveillance ; mais ce n'est pas une présomption irréfutable ; elle tombe devant la preuve contraire. En faisant cette preuve le capitaine

(1) Desjardins, II, n° 382. Emérigon déclare le capitaine responsable des méfaits des matelots, à moins qu'il ne justifie qu'il n'a pu les empêcher (*Assurances*, chap. XIII, sect. V, § 2.

échappe à l'obligation de répondre des fautes des matelots.

On ne peut accepter ce système. Il est en contradiction formelle avec l'art. 1384 sur lequel il semble s'appuyer. On déclare le capitaine responsable parce qu'on le considère comme un commettant. Or, le commettant est sous le coup d'une responsabilité absolue ; il a mal choisi ses préposés, il est tenu, en toute hypothèse de réparer le préjudice dont ils sont les auteurs ; il n'est jamais admis à prouver qu'il n'a pas commis de faute. Le dernier alinéa de l'art. 1384 formule, il est vrai, une règle spéciale pour le père, l'instituteur et l'artisan ; mais rien n'autorise à l'étendre au capitaine.

Nous pensons que les gens de l'équipage ne sont pas les préposés du capitaine et que, par suite, celui-ci ne répond pas de leurs actes illicites, lorsqu'il est démontré qu'il n'a pas lui-même commis une faute. Le préposé est celui qui est placé par le commettant à un poste déterminé pour y travailler dans son intérêt. Un négociant, par exemple, prépose un commis à la direction de sa maison lorsqu'il lui confie la mission de gérer ses affaires commerciales. On ne conçoit pas un préposé chargé d'une besogne étrangère aux intérêts personnels de son commettant, ne travaillant pas pour ce dernier et rémunéré par un autre que par lui. Les gens de l'équipage ne sont pas recrutés pour le compte du capitaine ; ils ne sont pas employés à une besogne qui lui profite ni payés par lui. Le législateur lui a accordé, il est vrai, en sa qualité de commandant du navire, un droit propre pour intervenir dans le choix des matelots. Mais ce droit dont le but est de mettre sous ses ordres un personnel docile, ne renverse pas les rôles ; il n'empêche pas que les gens de l'équipage soient engagés au nom de l'armateur, pour coopérer avec le capitaine à une œuvre utile à l'arma-

teur seul et que les loyers soient dûs par ce dernier seul. Ils ne sont pas les préposés du capitaine, mais de celui qui les paye. Un incident des travaux préparatoires confirme cette opinion. Les sections réunies de législation et de l'intérieur du Tribunat firent sur l'article 52 du projet correspondant à l'art. 221, les observations suivantes : « N'a pas paru très clair. Est-ce des fautes du capitaine seul ou conjointement ou séparément de son équipage. Dans la première supposition il conviendrait de dire : est garant de ses fautes même légères dans l'exercice de ses fonctions. Dans la seconde : est garant de ses fautes et de celles de son équipage, même légères dans l'exercice de ses fonctions. » Or c'est la première rédaction qui a été adoptée.

Aucune difficulté ne s'élève au sujet des fautes des passagers. Il n'est pas possible de voir en eux des préposés du capitaine ; celui-ci n'est donc pas responsable s'il n'est pas lui-même en faute, s'il n'est pas prouvé qu'il eût pu empêcher les faits délictueux, par exemple, en usant des pouvoirs disciplinaires qui lui appartiennent même à l'égard des passagers.

Il n'est pas douteux, du reste, que le capitaine actionné à raison des faits d'un homme de l'équipage ou d'un passager, aurait un recours contre le délinquant.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ DE L'ARMATEUR A RAISON DES FAUTES DU CAPITAINE.

§ I. — *Règle générale.*

L'acte délictueux du capitaine engendre au profit de ceux qui en ont souffert, une action en dommages-intérêts. Cette action peut assurément être dirigée contre l'auteur du délit. Elle donne pleine satisfaction aux personnes lésées, lorsque le délinquant est solvable. Mais la fortune du capitaine ne suffit pas toujours à racheter les pertes causées par sa faute. Cependant les tiers, victimes du fait illicite, ont droit à une réparation intégrale. Ils peuvent contraindre le propriétaire du navire à leur verser une somme équivalente au préjudice non réparé ; ils ont même la faculté de s'adresser directement à lui, en négligeant la personne du délinquant, et d'exiger une indemnité égale à tout le dommage subi. Ils ont deux débiteurs qu'ils peuvent poursuivre indifféremment, l'auteur de l'acte préjudiciable et l'armateur civilement responsable des faits du premier. En pratique, les tiers lésés actionnent de préférence le propriétaire du navire en raison de sa plus grande solvabilité ou s'ils poursuivent le capitaine, ils le font en sa qualité de représentant du propriétaire du navire.

Le principe de la responsabilité de l'armateur est posé

par l'art. 216 du Code de commerce, qui le déclare civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Cet article ne fait qu'appliquer dans les rapports des tiers avec le capitaine et l'armateur une règle générale formulée par l'article 1384 et dont nous avons déjà parlé : les maîtres et commettant répondent du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. Nous savons déjà que le commettant est obligé par le fait de son préposé, même lorsqu'il est personnellement irréprochable. En se substituant une personne pour l'accomplissement de certaines fonctions, il force les tiers à se trouver en rapport avec cette personne ; il est naturel qu'il soit responsable des conséquences fâcheuses des faits illicites dont elle se rendra peut-être coupable. Il est tenu à raison des fautes du commandant du navire, même de celles commises loin de lui ou de ses représentants, en pleine mer, à un moment où toute surveillance est impossible.

L'art. 216, qui établit le principe de la responsabilité du propriétaire du navire en fixe aussi les limites. L'armateur ne répond pas de toutes les fautes possibles du chef de l'expédition. Il est tenu en tant que commettant ; il a commis le capitaine à la direction du voyage ; il est incontestablement obligé par les actes accomplis dans l'exercice de ces fonctions ; mais là s'arrête son obligation. Il est responsable des faits du capitaine « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition », lisons-nous dans l'art. 216. L'art. 1384, C. civ. contient une expression analogue ; il restreint la responsabilité des commettants à raison des faits des préposés « dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ». Ainsi le commandant descendu à terre, s'est pris de querelle, a blessé quelqu'un ou l'a tué. On ne sera

pas admis à demander une réparation civile à l'armateur. On le fera, au contraire avec succès si le capitaine a abordé un navire, a mal arrimé les marchandises, a causé par une fausse manœuvre la mort d'un homme de l'équipage.

Dès lors que le fait illicite a été accompli dans l'exercice des fonctions de capitaine, l'armateur est obligé. Il n'y a pas lieu de distinguer suivant que la victime de l'acte délictueux est un membre de l'équipage ou un chargeur auquel le propriétaire du navire est uni par des liens contractuels, ou un tiers à l'égard duquel il n'a pas d'obligation conventionnelle. Cependant le principe de l'art. 1384, est surtout utile à ce dernier. Les chargeurs et les gens de l'équipage trouvent presque toujours dans leur contrat, un moyen de se faire indemniser.

Des doutes se sont élevés sur le caractère de certaines fautes. On s'est demandé si elles sont commises dans l'exercice des fonctions de capitaine, et si le propriétaire du navire est par suite obligé à l'égard de ceux auxquels elles ont nui. Tels sont les faits de contrebande et l'omission du rapport de mer.

Des auteurs (1) ont prétendu que l'armateur n'est pas responsable des actes de contrebande. Ils en donnent pour raison que le capitaine en les accomplissant outrepasse son mandat. Bien loin de représenter le propriétaire du navire, il va à l'encontre de ses instructions, se livre à des opérations qu'il lui a interdites.

Il est incontestable que le capitaine n'a pas mandat de pratiquer la contrebande au nom de l'armateur; ses pouvoirs ne s'étendent pas aux actes illicites. S'il s'est engagé à l'égard d'un négociant à transporter des marchandises

(1) Bédarride, I, n° 276. Pardessus, II, n° 663.

sans acquitter les droits de douane, le propriétaire du navire refuse légitimement l'exécution de ce contrat ; il n'a pas l'obligation de se rendre complice d'un acte répréhensible.

Mais là n'est pas la question. Le capitaine a fait un acte de contrebande. Cet acte a des conséquences préjudiciables pour des individus qui n'y ont pas participé. Le navire, par exemple, a été saisi, le voyage est interrompu au grand détriment de chargeurs irréprochables; le trésor, en tout cas, a été frusté du montant des droits de douane. L'armateur est-il tenu de réparer les effets dommageables de cette faute ?

Il faut répondre affirmativement. L'argument des partisans de l'opinion contraire supprimerait en réalité, si on l'adoptait, le principe de la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des faits du capitaine. Celui-ci n'a jamais mandat de faire un acte illicite ; il outrepasse ses pouvoirs lorsqu'il arrime mal les marchandises, ne les délivre pas au destinataire ou aborde un navire aussi bien que lorsqu'il fraude l'administration des douanes. L'armateur n'est pas obligé en tant que mandant en vertu de l'art. 1998, du Code civil, mais en tant que commettant en vertu de l'art. 1384 C. civ. dont le principe a passé dans l'art. 216 C. com. Le capitaine qui prend un chargement prohibé ou qui débarque frauduleusement des marchandises agit dans l'exercice de ses fonctions : il y a un fait relatif au navire et à l'expédition.

On a soutenu (1) aussi que le propriétaire du navire n'est pas responsable de l'omission du rapport de mer. La mesure prescrite par l'art. 242 ne concerne pas le navire

(1) Bédarride, I, n° 276.

et l'expédition, mais la police générale de la navigation ; elle a été ordonnée non dans une vue d'intérêt privé, mais d'intérêt public.

Le rapport de mer est exigé, il est vrai, en vue de surveiller plus facilement la navigation et dans un intérêt public. Mais il est aussi utile aux particuliers. Il est, pour tous les intéressés, le mode ordinaire de preuve des faits du voyage. En son absence, il serait difficile aux chargeurs de démontrer la perte des marchandises par une fortune de mer et d'obtenir une indemnité des assureurs. En omettant de faire son rapport, le capitaine commet une faute qui peut avoir des conséquences préjudiciables à des intérêts privés ; il s'en rend coupable dans l'exercice de ses fonctions, puisqu'il néglige un devoir de sa charge. Rien n'autorise donc à écarter la responsabilité de l'armateur.

Cette responsabilité est, aux termes de l'art. 216, purement civile ; elle oblige le propriétaire du navire à réparer le tort fait au patrimoine de la personne lésée. Mais l'acte délictueux produit parfois d'autres effets ; il expose celui qui le commet à une condamnation pénale. La peine frappe le délinquant seul. L'armateur n'est pas tenu d'acquitter les amendes encourues par le capitaine. Cette règle souffre cependant quelques exceptions ; ainsi l'obligation des personnes civilement responsables, s'étend aux amendes qui ont le caractère de réparation civile, comme celles prononcées en matière de douanes (1). Le décret-loi du 9 janvier 1852 sur la pêche maritime déclare aussi les armateurs responsables des amendes encourues pour contravention à ses dispositions par les patrons ou équipages des bateaux de pêche (art. 12).

(1) Cass., 14 avril 1892. D. 92, 1, 577.

Le propriétaire du navire, obligé à raison des fautes du capitaine se libère par l'abandon du navire et du fret. La possibilité de l'abandon à l'égard des dettes contractuelles a été, jusqu'en 1841, l'objet des plus vives controverses, mais elle n'a jamais été discutée à l'égard des obligations délictuelles du chef de l'expédition.

L'armateur qui a indemnisé les tiers victimes de la faute du capitaine, a un recours contre lui.

§ II. — *De la clause d'irresponsabilité à raison des fautes du capitaine.*

Elle a de grandes analogies avec celle par laquelle le capitaine décline la responsabilité de ses fautes. Elle semble cependant moins exorbitante. On conçoit qu'il soit plus facile d'échapper aux conséquences d'un délit dont on n'est pas l'auteur, dont on est seulement civilement responsable, qu'à celles d'une faute personnelle. Il n'y a pas lieu, d'autre part, de distinguer entre la faute lourde et la faute légère. Il s'agit, en effet, des actes d'autrui. Les faits illicites ont été accomplis loin de l'armateur; celui-ci du moins n'y a pas participé. Il ne saurait être question de dol ou de faute lourde de sa part. Si la clause est valable, elle engendre une irresponsabilité complète, si grave que puisse être la malice ou la négligence du commandant du navire.

On a soutenu la nullité de la convention par laquelle est stipulée l'exonération de l'armateur à raison des fautes du capitaine en s'appuyant sur des raisons dont nous avons déjà examiné la valeur. On dit que cette convention est immorale parce qu'elle contient un encouragement à la

négligence dans le choix du chef de l'expédition. On convient que la responsabilité du propriétaire est lourde ; mais on ajoute que la loi elle-même y a apporté un tempérament, en lui accordant la faculté d'abandon et qu'il n'est pas possible de faire davantage.

Nous ne tenterons pas une nouvelle réfutation de ces arguments. Pour nous qui avons reconnu au capitaine le droit de stipuler qu'il ne répondra pas de ses propres fautes, la validité de la clause en question est certaine. L'art. 353 en fournit une preuve péremptoire, à notre avis. Il permet au propriétaire du navire de se décharger sur l'assureur de l'obligation de réparer le dommage injustement causé par le capitaine. Or rien ne s'oppose à ce que le chargeur devienne lui-même assureur en prenant à sa charge les faits de baraterie.

On a proposé (1) une distinction entre les fautes nautiques du capitaine et celles qu'on pourrait appeler ses fautes commerciales. Il se rend coupable des premières dans la conduite du vaisseau; telles sont la mauvaise direction donnée au bâtiment, l'inobservation des règlements destinés à prévenir les collisions. Les autres sont commises dans l'exercice de ses fonctions d'agent commercial, chargé du transport des marchandises ; on peut citer à titre d'exemple, l'arrimage défectueux, le défaut de soins entraînant la détérioration des marchandises. La clause d'irresponsabilité devrait être admise à l'égard des fautes de la première catégorie, mais non à l'égard de celles de la seconde.

On en donne deux raisons. Les fautes nautiques se commettent au cours de la traversée, à une époque où le capitaine échappe à tout contrôle par la force même des choses ;

(1) Rouen, 31 janv. 1887. *Revue int. droit marit.*, 1887-88, p. 19. Trib. com. du Hâvre, 12 mars 1888. Même revue 1888-89, p. 33.

les autres sont le plus souvent commises soit au port de départ soit à celui d'arrivée, dans des lieux où il est plus facile à l'armateur de surveiller son préposé par lui-même ou par ses représentants. De plus, la faute commerciale du capitaine a peut-être causé la perte totale du chargement, et cependant le fret serait dû si on admettait la portée absolue de la clause d'irresponsabilité. On considère qu'il est juridiquement impossible que le prix du transport soit dû quand la délivrance de la marchandise n'est pas effectuée.

La plus ou moins grande difficulté de surveillance pourrait assurément motiver une distinction. Mais il n'appartient qu'au législateur de la faire. Il n'est pas permis à l'interprète de modifier lui-même des principes certains pour introduire une différence de droit là où il constate une différence de fait.

Enfin la considération tirée de ce que le prix du transport serait dû, même lorsque les marchandises ont complètement péri, ne justifie pas non plus la restriction proposée à la liberté des contractants. La perte des marchandises peut provenir aussi d'une faute nautique et cependant l'obligation de payer le fret subsiste même dans l'opinion que nous combattons. Cette obligation ne suppose pas nécessairement la délivrance des marchandises. Ainsi on stipule valablement que le fret sera dû même en cas de perte fortuite du chargement (art. 302).

La jurisprudence qui refuse de valider la clause par laquelle il est convenu que le capitaine ne répond pas de ses propres fautes, considère comme valable celle par laquelle l'armateur se décharge de sa responsabilité à raison des fautes du commandant du navire (1). Il faut cependant que

(1) Cass., 2 avril 1878, S. 1878, 1. 292. Cass., 23 juillet. 1878. S.

les termes de la convention soient clairs. Elle fait seulement produire à la clause douteuse l'effet de déplacer le fardeau de la preuve.

1879, 1, 423. Cass., 31 juillet 1888. S. 1888, 1, 465. Cass., 11 juill. 1892. *Revue int. droit marit.* 1892-93, p. 257. C. d'app. de Bordeaux, 4 juin 1894. Même Revue, 1894-95, p. 192. Trib. de com. du Hâvre, 29 sept. 1897. Même Revue, 1897-98, p. 327. Marseille, 8 juin 1899. Même revue 1898-99, p. 817. De Valroger, I, n° 246. Lyon-Caen et Renault, I, n° 744 et suivantes.

APPENDICE

CONFLITS DE LOIS

Les différences qui séparent les lois étrangères de la nôtre sont, surtout en matière maritime, une source de difficultés. Le commerce de mer établit des rapports fréquents entre nationaux et étrangers. Par quelle loi sont régis ces rapports? Tel est le problème ardu que soulève la diversité des législations et dont la solution a divisé la doctrine. Ce problème a une haute importance pratique. Aussi ne pouvons-nous terminer notre travail sans essayer à notre tour de dégager les règles qui serviront à résoudre les conflits de lois relatifs à l'engagement du capitaine.

On s'est demandé si les dispositions de notre législation concernant la visite des navires, l'obligation de se munir d'un congé, d'acquitter les droits de pilotage ou de faire un rapport de mer, sont applicables au capitaine d'un navire étranger dans un port de notre littoral.

En prescrivant la visite du navire, l'art. 225 a eu en vue la sécurité de la navigation. C'est là un motif d'ordre public qui ne permet pas de restreindre la mesure édictée aux seuls navires français. La règle est générale, elle s'impose dans nos ports même aux navires étrangers. Ainsi raisonnent certains auteurs (1).

C'est cependant l'opinion contraire qui prévaut, avec rai-

(1) *Laurin sur Cresp.*, I, p. 580. *Bravard et Demangeat*, II, p. 207.

son, croyons-nous. Le législateur aurait pu sans doute, en s'appuyant sur le motif de l'art. 225, donner à cette disposition une portée absolument générale. Mais les sanctions établies contre les contrevenants, n'autorisent pas à dire qu'il l'a fait. L'amende prononcée par le décret de 1852 (art. 83) contre le capitaine qui ne fait pas visiter son bâtiment ne peut frapper le commandant d'un navire étranger. On ne peut pas davantage songer à refuser à celui-ci la délivrance du rôle de l'équipage. Puisqu'on écarte les sanctions, il faut aussi écarter la règle. Le navire étranger reste relativement à la visite, soumis à la loi de son pavillon (1).

Le capitaine d'un navire français est tenu, avant de sortir du port, de demander un congé à l'administration des douanes. La même obligation est-elle imposée au capitaine étranger.

La réponse n'est pas douteuse pour qui connaît le caractère du congé. Le but principal de cette pièce est de constater l'identité du bâtiment avec celui auquel a été délivré l'acte de francisation. Il ne peut donc en être question pour les navires étrangers. Le règlement de 1866 (art. 162) le dit d'ailleurs implicitement lorsqu'il déclare qu'aucun bâtiment français ne peut prendre la mer sans congé.

Aucune hésitation n'est possible à l'égard des droits de pilotage. Il s'agit d'une mesure fiscale ; elle s'applique en conséquence, quel que soit son pavillon, à tout vaisseau qui visite nos ports.

Une controverse s'est élevée au sujet du rapport de mer. On voit dans le rapport de mer une mesure concernant la police de la navigation et, par conséquent, d'ordre public.

(1) Desjardins, II, n° 408, de Valroger, n° 370. Lyon-Caen et Renault, I, n° 548.

La conclusion semble en être qu'elle s'impose sur tout le territoire sans distinction de nationalité. Le capitaine étranger devrait donc faire son rapport en arrivant dans un port français. C'était l'opinion de Valin qui s'exprimait ainsi sur l'art. 4, livre II, titre X de l'ordonnance. « Cet article et les suivants concernent les étrangers comme les Français. Il importe, en effet, qu'aucun navire n'entre dans un port sans qu'on sache de quelle nation il est, d'où il vient, s'il est en règle, ce qui lui est arrivé dans la route (1). »

Cette doctrine nous paraît en désaccord avec les art. 243 et suivants du Code de commerce. Le capitaine français qui aborde un port étranger fait son rapport, non aux autorités du lieu, mais au Consul de France. On doit, par réciprocité, reconnaître au capitaine étranger le droit de faire le sien au Consul de sa nation. Mais cette concession enlève toute utilité à la mesure dont il s'agit ; elle permet d'échapper à la surveillance des autorités françaises. On ne peut exiger l'accomplissement d'une formalité dénuée d'intérêt. Le rapport de mer a incontestablement un but de police ; mais le législateur a entendu restreindre l'exercice de ce droit de police aux bâtiments battant notre pavillon (2).

Des difficultés plus sérieuses concernent les rapports du commandant du navire avec l'armateur, l'étendue de ses pouvoirs à l'égard des tiers, les formalités à remplir à propos de certains actes, la responsabilité du propriétaire.

On conçoit difficilement la possibilité d'un conflit de lois

(1) Conseil d'Etat, 24 janv. 1873. D. 73, III, 94. *Laurin sur Cresp.*, I, p. 599 et 600. De Valroger, I, n° 484.

(2) Desjardins, II, n° 543. Lyon-Caen et Renault, I, n° 616. Surville et Arthuys, *Cours élémentaire de droit international privé*, n° 570.

au sujet des rapports entre le capitaine et le propriétaire d'un navire français. Ils ont le plus souvent la même nationalité. La seule loi qu'un tribunal français puisse imposer à des nationaux, est évidemment la loi française. La propriété d'un navire peut, il est vrai, appartenir pour partie à un étranger ; mais ce dernier serait mal venu à se réclamer de sa loi nationale à l'encontre du capitaine. En acquérant une portion d'un bâtiment francisé dont la moitié au moins appartient à des Français, il a manifesté implicitement l'intention de se soumettre à la loi française.

Mais certaines législations sont moins rigoureuses que la nôtre ; elles n'exigent pas, par exemple, que le capitaine ait la nationalité indiquée par le pavillon de son navire. Quelle loi devra appliquer le tribunal français, saisi accidentellement d'une contestation entre le commandant d'un navire étranger et son propriétaire, lorsqu'ils n'ont pas tous les deux la même nationalité ?

Il s'agit, dans l'hypothèse, des effets d'une convention à l'égard des personnes qui y ont figuré. Le principe universellement admis est qu'en matière contractuelle la seule règle à suivre est la volonté des parties. Les effets de leur convention doivent être gouvernés par la loi à laquelle elles se sont référées. Elles n'ont pas, selon toute probabilité, indiqué expressément cette loi ; mais leur intention est manifeste, les circonstances la révèlent clairement. L'armateur et le capitaine ont voulu se soumettre à la loi de la nation sous le pavillon de laquelle navigue le bâtiment.

Il est encore facile de déterminer la loi qui fixe à l'égard des tiers l'étendue du mandat du capitaine. Ceux qui traitent avec un mandataire ont l'obligation de s'enquérir de ses pouvoirs. Mais doivent-ils se placer, pour en me-

surer l'étendue, au point de vue de leur loi nationale, de celle du lieu du contrat ou de celle du pavillon ?

Le chef de l'expédition, en tant qu'agent commercial de l'armateur, n'a que les pouvoirs concédés par ce dernier. Les seuls actes accessibles à un mandataire sont ceux autorisés par le mandant. La question à résoudre est donc celle de savoir quelle est, dans l'esprit de l'armateur, la loi qui doit régler les attributions commerciales du capitaine.

La réponse à une question ainsi posée ne saurait faire de doute. La seule intention que l'on puisse vraisemblablement prêter au propriétaire est celle de s'en rapporter à la loi du pavillon. Il faudrait une manifestation bien claire de volonté contraire de sa part pour en décider autrement.

Plusieurs systèmes ont été soutenus relativement à la loi qui régit les formalités à remplir pour l'accomplissement de certains actes graves, comme l'emprunt en cours de route.

Selon les uns, il faut appliquer la loi du pays où l'acte est passé. Il s'agit d'une condition de forme à observer pour la conclusion d'un contrat. La règle *locus regit actum* conduit logiquement à cette solution (1).

Ce système a le défaut d'être en contradiction avec l'art. 234, C. com. Le législateur n'a pas admis à l'égard du capitaine l'application de la règle *locus regit actum*. L'obligation de constater la nécessité d'emprunt dans un procès-verbal signé des principaux de l'équipage et d'obtenir une autorisation, n'existe pas seulement dans un port français ; elle existe aussi à l'étranger, même dans les pays dont la législation ne prescrit aucune formalité. Un tribunal français ne peut, sans violer le texte de l'art. 234, appliquer la règle *locus regit actum* à l'emprunt contracté par un capi-

(1) Desjardins, t. V, n° 1139.

taine français. Il ne doit pas, par réciprocité, l'appliquer à celui contracté en France par le capitaine étranger.

On dit dans un second système que la loi à observer est celle du port de destination. L'accomplissement des conditions de forme importe surtout à l'existence du privilège. Il faudra donc, pour se ménager la possibilité d'établir l'existence d'un droit de préférence, se soumettre aux conditions exigées par la loi du lieu de destination, parce que, dit-on, les seuls privilèges reconnus sur un navire, sont ceux déterminés par la loi du lieu où s'ouvre l'ordre. Les prescriptions de l'art. 234 s'imposeraient ainsi au capitaine d'un bâtiment étranger à destination d'un de nos ports.

Le principe sur lequel repose cette doctrine est contesté. Les meubles, il est vrai, sont régis par la *lex rei sitæ* au point de vue des droits réels dont ils peuvent être grevés. La règle contraire aurait de graves inconvénients pour les intéressés auxquels rien ne ferait soupçonner la loi applicable. Mais ces inconvénients n'existent pas pour les navires, qui ont une nationalité certaine, prouvée par une pièce de bord, manifestée extérieurement par le pavillon. Le système de la *lex rei sitæ* est, au contraire, de nature à porter un grave préjudice au commerce. Le lieu de saisie et de vente du bâtiment étant inconnu, le créancier n'est jamais sûr de pouvoir exercer son privilège. Aussi, bien des auteurs pensent-ils que les privilèges sur un navire sont déterminés par la loi du pavillon.

Même dans l'opinion suivant laquelle il ne saurait y avoir d'autres privilèges que ceux reconnus par la loi du pays où s'ouvre l'ordre, il conviendrait de faire une distinction, de séparer la question de preuve, de celle de l'existence du droit de préférence. On ne pourrait évidemment faire valoir des droits réels inconnus dans le lieu de la sai-

sie et de la vente. Mais pourquoi ne pourrait-on pas faire la preuve d'un privilège admis par la *lex rei sitæ* suivant le mode fixé par la loi du pavillon ? Les inconvénients pratiques du système que nous venons d'exposer, obligent, nous semble-t-il, à le repousser. Il serait souvent impossible aux tiers de sauvegarder leurs intérêts. Ils ne connaissent pas toujours le lieu de destination, le capitaine lui-même peut l'ignorer. Il se rend parfois à un port d'ordre et c'est là seulement que les instructions définitives de l'armateur lui révéleront la véritable destination du navire. Le port d'arrivée serait-il même connu que des circonstances fortuites peuvent contraindre à changer ultérieurement la direction du voyage. On ne saurait donc jamais d'une façon certaine, au moment de la conclusion d'un contrat, par quelle loi il sera régi.

Aussi le système qui mérite nos préférences est celui de la loi du pavillon (1). Il n'a pas les inconvénients du système précédent. Les formalités à remplir ne varient pas suivant les hasards de la navigation ; des prescriptions toujours identiques et par là faciles à observer permettent aux parties de s'assurer la preuve de leurs créances privilégiées. Outre cet argument d'utilité pratique, on donne en sa faveur d'excellents arguments juridiques. Les conditions de forme relatives à l'accomplissement de certains actes se rattachent étroitement au mandat ; elles déterminent le mode suivant lequel le capitaine exerce les pouvoirs dont il est investi. Elles doivent donc être régies par la loi qui fixe l'étendue du mandat, c'est-à-dire, la loi du pavillon. Il semble bien d'ailleurs que ce soit le système adopté par

(1) Lyon-Caen, *Etude de droit privé maritime*, *Journal de droit int. priv.* 1882, p. 288.

l'article 234, C. com. L'obligation d'obtenir une autorisation de justice pour emprunter en cours de route est imposée au capitaine français même à l'étranger ; il reste soumis à la loi de son pavillon même loin de nos côtes (1).

Ces raisons, il est à peine utile de le remarquer, ont une portée générale. Toutes les fois que des conditions de forme sont prescrites, elles sont régies par la loi du pavillon. Le commandant d'un navire français n'est donc pas seulement tenu de se conformer, en cas d'emprunt, à la règle de l'art. 234 ; il doit aussi observer les formalités exigées par la loi française pour la vente du bâtiment devenu innavigable (2).

Il nous reste à dire par quelle loi est déterminée la responsabilité du propriétaire relativement aux actes et faits du capitaine. La question se pose devant un tribunal français dans deux circonstances, lorsqu'il est saisi de l'acte accompli à l'étranger par le capitaine d'un navire français et lorsqu'un armateur étranger est poursuivi devant lui.

On a proposé la loi du tribunal saisi. Ce système a un avantage pratique incontestable : il permet aux juges d'appliquer une loi invariable et qu'ils connaissent bien. Mais ce n'est pas là un argument juridique. La *lex fori* est sans doute applicable aux questions de compétence et de forme, mais non aux questions de fond, comme est celle de responsabilité. Son application entraînerait en outre un grave inconvénient : l'armateur se trouverait dans l'impossibilité de savoir d'avance dans quelle mesure il sera obligé par les actes de son capitaine. Le tribunal devant lequel il pourra être poursuivi, dépend des hasards de la navigation.

(1) Bordeaux, 1er avril 1889. Le Droit, 23 juin 1889. Lyon-Caen et Renault, I, n° 584.

(2) Surville et Arthuys, *Cours élémentaire de droit int. privé*, n° 571.

Bien plus, sa responsabilité peut varier pour le même fait au gré du demandeur. Il n'est pas rare que plusieurs tribunaux appartenant à des nationalités diverses, aient à la fois compétence pour connaître d'un acte unique. La situation du propriétaire serait donc plus ou moins défavorable suivant le tribunal devant lequel il plairait au créancier de l'assigner.

On soutient, dans une autre opinion, que la loi applicable est celle du lieu où l'acte a été accompli. La raison alléguée est que les effets d'un contrat ou d'un délit sont réglés par la loi du lieu où le contrat a été passé ou le délit commis.

Mais les partisans de cette doctrine font une confusion. Lorsque le capitaine achète ou emprunte, les effets de la vente ou du prêt sont incontestablement fixés par la loi du pays où il agit. Mais nous nous demandons, non quels sont les effets de l'acte accompli par le commandant du navire, mais dans quelle mesure le propriétaire en est responsable. La question à résoudre actuellement ne se rattache pas directement à l'acte du capitaine, mais au contrat d'engagement de celui-ci, à la convention par laquelle il a été placé à la tête de l'expédition. Le système de la *lex contractus* et de la *lex delicti*, qui a son point de départ dans une idée erronée, ne peut être admis. Il présente le même inconvénient que le système précédemment exposé. Avec lui, il est impossible à l'armateur d'apprécier d'avance l'étendue de sa responsabilité ; elle varie suivant le lieu où contracte le capitaine. De plus, il ne donne pas de solution dans l'hypothèse d'un acte accompli en pleine mer.

La question de responsabilité qui nous occupe doit être résolue d'après la loi du pavillon (1). Le propriétaire d'un

(1) Cependant la responsabilité de l'armateur a raison d'un délit ou quasi délit commis en France ou dans les eaux territoriales

navire est tenu des engagements et des actes illicites de son commandant dans la mesure déterminée par la législation du pays dont le bâtiment porte le pavillon. Il y a une relation étroite entre la responsabilité de l'armateur et le mandat du capitaine ; celui-ci oblige l'armateur par l'exercice de ses pouvoirs. « Il est logique, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), que la même loi soit consultée pour fixer les conséquences, à l'égard du propriétaire du navire, des actes faits par le capitaine en vertu de ses pouvoirs et l'étendue de cette responsabilité. » Ce système n'a pas les inconvénients auxquels se heurtent les précédents. Des circonstances purement accidentelles comme le lieu du contrat, le tribunal saisi, ne font pas varier la responsabilité de l'armateur suivant les événements du voyage. Ce dernier peut toujours l'apprécier exactement d'avance. Il sait qu'il lui sera loisible, en toute hypothèse de se libérer par l'abandon du navire, si la loi du pavillon lui reconnaît cette faculté.

La Cour de Rennes, dans un arrêt du 21 décembre 1887 (2), tout en admettant en principe la loi du pavillon, ne reconnaît pas aux étrangers le droit de faire abandon. D'après elle, la faculté d'abandon est un droit civil au sens strict dont les étrangers ne peuvent se prévaloir s'ils n'ont pas

françaises, est régie par la loi française, à l'exclusion de la loi du pavillon. Cass. 10 juillet 1895 *Revue int. de droit marit.* 1895-96 p. 294 C. de Bordeaux 21 juin 1896. Même revue, 1897-98, p. 501. Dans ce cas la loi française s'applique intégralement; le propriétaire a la faculté d'abandon, même lorsque sa loi national ne la lui accorde pas.La jurisprudence ne remarque pas que la responsabilité de l'armateur à sa source non dans un délit ou un quasi délit, mais dans un contrat celui d'engagement du capitaine. Lyon-Caen : Examen doctrinal Rev. critique 1896 p. 481.

(1) *Traité de droit maritime*, I, n° 268.
(2) S. 1888, I, 25.

un domicile autorisé en France ou si leur nation ne s'est pas engagée par des conventions diplomatiques à accorder la même faveur aux Français.

Cet arrêt considère à tort la faculté d'abandon comme un droit civil *stricto sensu*. L'art. 246, C. com., pose un principe de droit commercial; or le droit commercial rentre dans le droit des gens. La loi française d'ailleurs n'est pas la seule à limiter la responsabilité de l'armateur à sa fortune de mer, la plupart des législations étrangères lui reconnaissent le droit de faire abandon. On ne peut regarder comme un droit civil au sens strict une faculté presque universellement admise par les peuples maritimes (1).

Le système de la loi du pavillon appliquée à la responsabilité du propriétaire est généralement soutenu en doctrine (2). Il a été adopté par plusieurs Congrès internationaux, notamment par celui d'Anvers de 1885 et de Bruxelles de 1888. Voici la solution proposée par ce dernier. « La loi du pavillon servira à déterminer :.... 6° l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navire à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage. »

(1) C. de Caen, 23 juin 1897, *Rev. int. de droit marit.* 1897-1898. p. 282.

(2) Lyon-Caen et Renault, I, n° 268. Desjardins, II, n° 282 et 306. De Valroger, I, n° 278. Asser et Rivier, *Eléments du droit international privé*, n° 110. Surville et Arthuys, *Cours élémentaire de droit international privé*, n° 371.

Vu :
Le Doyen,
GLASSON.

Vu :
Le Président,
RENAULT.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I. — Contrat passé entre le capitaine et l'armateur 1
II. — Nature de l'engagement du capitaine. 3

PREMIÈRE PARTIE

Première section : Droits et obligations de l'armateur. 11
Deuxième section : Droits et obligations du capitaine. 17

CHAPITRE I. — De l'engagement du capitaine comparé à celui du matelot 19

CHAPITRE II. — Autorité du capitaine 31
§ I. — Droits du capitaine relativement à la direction du navire et au commandement des manœuvres 32
§ II. — Choix de l'équipage 34
§ III. — Pouvoir disciplinaire du capitaine 37

CHAPITRE III. — Obligations du capitaine. 40
§ I. — Visite du bâtiment. 40
§ II. — Les pièces de bord 44
§ III. — Obligations du capitaine en cours de route. 51
§ IV. — Obligations du capitaine à l'arrivée. . . . 58

DEUXIÈME PARTIE

MANDAT DU CAPITAINE 63

CHAPITRE I. — Mandat légal et mandat conventionnel . . . 63

CHAPITRE II. — Etendue du mandat légal. 68
§ I. — Règle générale 68
§ II. — Restrictions aux pouvoirs du capitaine. . . 71

Chapitre III. — Conséquences des actes du capitaine à l'égard de l'armateur 80
§ I. — Principe de la responsabilité de l'armateur. 80
§ II. Conséquences pour l'armateur des actes accomplis par le capitaine en violation des dispositions légales restrictives du mandat 83

Chapitre IV. — De la faculté d'abandon du navire et du fret. 97
§ I. — L'armateur se libère des obligations contractées par le capitaine en abandonnant le navire et le fret 97
§ II. — De quelles obligations l'armateur se libère-t-il par l'abandon du navire ? 102
§ III. — Le capitaine copropriétaire a-t-il la faculté d'abandon ? 108
§ IV. — Que comprend l'abandon fait aux créanciers ? 109

Chapitre V. — Les copropriétaires du navire sont-ils tenus solidairement des obligations contractées par le capitaine ? 114

Chapitre VI. — Conséquences des actes du capitaine à l'égard de l'armateur et du propriétaire lorsque celui-ci n'est pas lui-même armateur. 117

Chapitre VII. — Conséquences des actes du capitaine à l'égard du capitaine lui-même. 121

Chapitre VIII. — Le capitaine est-il mandataire des chargeurs ? 124

TROISIÈME PARTIE

Responsabilité a raison des fautes du capitaine 133

Chapitre I. — Responsabilité du capitaine 133
§ I. — Règle générale 133
§ II. — Influence de la présence du pilote sur la responsabilité du capitaine 141
§ III. — Preuve de la faute du capitaine 143
§ IV. De la clause d'irresponsabilité. 146
§ V. — Le capitaine est-il responsable des fautes des gens de l'équipage ? 152

CHAPITRE II. — Responsabilité de l'armateur à raison des fautes du capitaine 156
§ I. — Règle générale 156
§ II. — De la clause d'irresponsabilité à raison des fautes du capitaine. 161

APPENDICE. Conflits de lois 165

Saint-Amand (Cher). — Imprimerie BUSSIÈRE

SAINT-AMAND (CHER). — IMPRIMERIE SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE, BUSSIÈRE